14e Année — N° 681.

Le Numéro : 50 centimes.
Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 70.

7 Octobre 1911 — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

LE PRIX QUENTIN-BAUCHART

Le Prix Quentin-Bauchart, prix de la tenue de l'air, a été gagné par Eugène Renaux avec 6.600 kilomètres, le second Helen n'en ayant couvert que 5.300.

Détails techniques : le vainqueur montait un biplan Maurice Farman, muni d'un moteur Renault, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT

BRISE DE MAI ED. PINAUD

RENEZ GARDE, Madame

...s commencez à grossir, et grossir, c'est ...illir. Prenez donc tous les jours deux ...gées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille ...tera ou redeviendra svelte – Le flacon de ...iragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, ... R. de Dunkerque, Paris contre mandat-poste de 10' ...ITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN ...ayant soin de bien spécifier : *Thyroidine Bouty.*

MESDAMES
Les Véritables **CAPSULES**
des **Drs JORET & HOMOLLE**
Régularisent les Époques et en Évitent les Douleurs.
Le fl. 4'50 franco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris

AGE-FEMME 1re cl. Pensionnaires toute Époque BARLET, 112, rue Réaumur
...té du Buste. Épilation. Obésité. — Repos ...

Officiers Ministériels

Vente au Palais, à Paris, le 28 octobre 1911, à 2 heures, en 13 lots ; 1er lot : Immeuble à Paris,

R. DU LOUVRE, 34 & 36
et rue Saint Honoré, n° 112.
MISE A PRIX : 2.500.000 FRANCS

Deuxième lot : Hôtel particulier,
RUE LA BOETIE, N° 54
Mise à prix : 1.000.000 de francs

3e Lot : **MAISON A AMIENS** (Somme), 40, Place René-Goblet
Mise à prix : 30.000 francs ; 4e lot (5e lot de l'enchère).

MAISON A BEAUVAL (Somme).
Mise à prix : 2.000 francs ; 5e lot (6e lot de l'enchère).

MAISON A BEAUVAL (Somme).
Mise à prix : 7.500 francs ; 6e lot (8e lot de l'enchère).

MAISON A BEAUVAL (Somme).
Mise à prix : 2.000 fr. ; 7e lot (9e lot de l'enchère).

MAISON A BEAUVAL (Somme).
Mise à prix : 2.000 fr. ; 8e lot (10e lot de l'enchère).

MAISON A BEAUVAL (Somme).
Mise à prix : 2.000 fr. ; 9e lot (12e lot de l'enchère).

MAISON A BEAUVAL (Somme).
Mise à prix : 2.000 fr. ; 10e lot (13e lot de l'enchère).

MAISON A BEAUVAL (Somme).
Mise à prix : 2.000 fr. ; 11e lot (14e lot de l'enchère).

MAISON A BEAUVAL (Somme).
Mise à prix : 15.000 fr. ; 12e lot (15e lot de l'enchère) : 2 hectares 58 ares 56 centiares de

PARCELLES DE TERRE sis commune de Beauval (Somme).
Mise à prix : 500 francs ; 13e lot (16e lot de l'enchère) : 52 ares 75 centiares de Parcelles de Terre sis commune de Beauquesne (Somme).
Mise à prix : 50 francs. S'adresser à Mes ROGER GIRY et DELORME, avoués ; GRIGNON et LESGUILLIER, notaires à Paris ; JARRY, notaire à Amiens, et à Me DELALIN, notaire à Beauval.

Vente au Palais, le 26 octobre 1911.
PROPRIETE sise à **IVRY-SUR-SEINE**
Rue Nationale, 89. Contenance : 285 m. 50 environ. Mise à prix : 18.000 francs.
S'adresser à Me JEAN DUBOIS, avoué.

BLE PROPRIÉTÉ, « L'Ancien Monastère », à Malnoue (S.-et-M.), 20 k. d Paris (Est). Maison de maître, comm., jard., étang. Cne : 4 h. 36 a. Mise à p. : 80.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 24 oct. S'ad. aux not. Me CONSTANTIN et W. BAZIN, 7, r. St-Florentin, *dép. ench.*

Vente au Palais, le 21 octobre 1911, à 2 h., en 3 lots.
TERRAINS sis à Paris **RUE DE TOLBIAC, 25 et 27**
et rue du Desous-des-Berges, 70 *bis* présumé et rue Leredde prolongée. Contenances : 630 mètres, 215 mètres, 543 mètres environ. Mises à prix : 30.000 francs, 15.000 francs et 25.000 francs.
Faculté de réunion des deuxième et troisième lots. S'adresser à Mes BEAUVAIS et ZAMBEAUX, avoués.

Vente au Palais, à Paris, le 21 octobre 1911, à 2 h.
PROPRIETE A AULNAY-SOUS-BOIS,
rue du 4-Septembre. Contenance : 875 mètres environ, libre de location. Mise à prix : 8.000 francs. S'adresser à Mes BEAUVAIS et DALLERY, avoués ; Me FAROUX, notaire.

VENTE au Palais, le 19 octobre 1911, à 2 heures.
TERRAINS et CONSTRUCTIONS à la
VARENNE-SAINT-HILAIRE, (SEINE)
Avenue Michelet, n° 27. Mise à prix : 11.667 francs.
S'adresser à Mes MAURICE ROCHE, GARNIER, ARON, avoués, PONCHELET, syndic de faillite.

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

Chasseurs, Chauffeurs, Cyclistes, Ménagères
Voulez-vous éviter la rouille et l'oxydation, employez
LA NANTILINE
Fournisseur du régiment de Sapeurs-Pompiers de Paris, de l'Armée, de l'Industrie et des diverses Administrations
Références de tout premier ordre.
En vente aux Gds Magasins du Louvre et dans toutes les bonnes maisons. Notice fco et flac. 100 gr. contre 1 fr. 25
39, Rue de la Pointe, La Garenne Colombes, Seine.

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

CHEVAL **Occasion,** jument, selle ou attelage charette anglaise, douce, pas peur, même pour dame, **400 francs.** Cause : auto. On peut essayer. — PÉRON, 11, rue Masset, à Crosne (Seine-et-Oise).

Lire FERMES & CHATEAUX
L'Organe des GRANDS SPORTS
Paraissant le 1er de chaque mois

L'ÉGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

on y voyage CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE
(4 h. 1/2)
1re classe : 24 fr. 60
WAGON-RESTAURANT

ALEXANDRIE au CAIRE
(3 heures)
1re classe : 22 fr. 65
WAGON-RESTAURANT

LE CAIRE - LOUXOR
OU VICE-VERSA
(13 h. 1/2)
par les TRAINS DE LUXE
ou les EXPRESS DE JOUR
avec WAGON-RESTAURANT
1re classe : 53 fr. 25
Supplément de Wagons-Lits dans le Train de Luxe . . . . 25 fr. 90

LOUXOR - ASSOUAN
OU VICE-VERSA
(6 h. 1/2)
1re classe : 23 francs
WAGON-RESTAURANT

Pour tous renseignements demander au SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN, au CAIRE, la brochure illustrée "L'HIVER en EGYPTE", *envoyée GRATUITEMENT*

Se procurer le Nouveau Guide Illustré :
" COMMENT VISITER L'EGYPTE "
en vente à la Librairie HACHETTE
79, boulevard Saint-Germain, Paris.
PRIX : 3 francs.

TRAINS A COULOIR - WAGONS-LITS ET RESTAURANTS

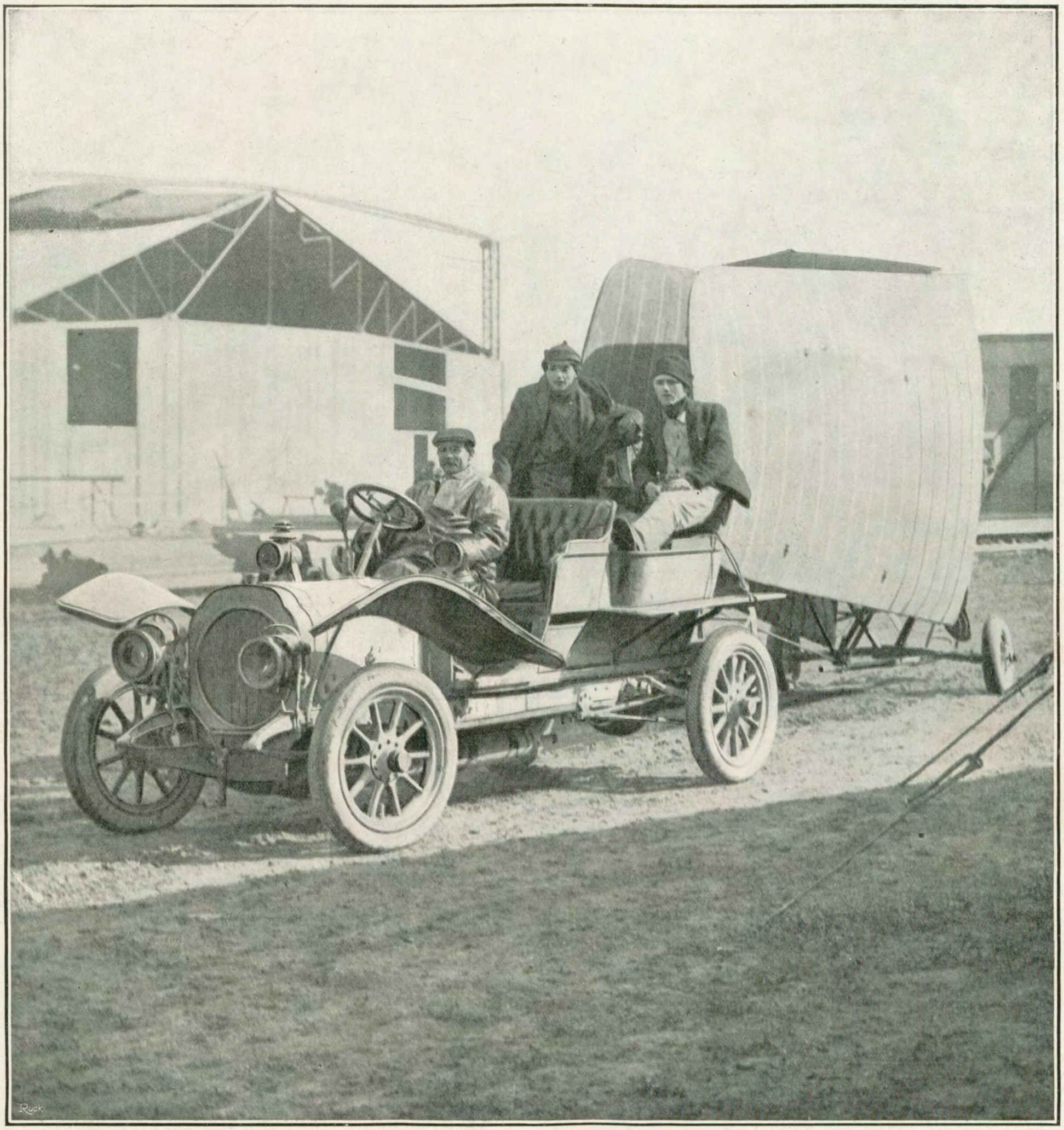
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cᵉ, October 7 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

7 Octobre 1911 — N° 681
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

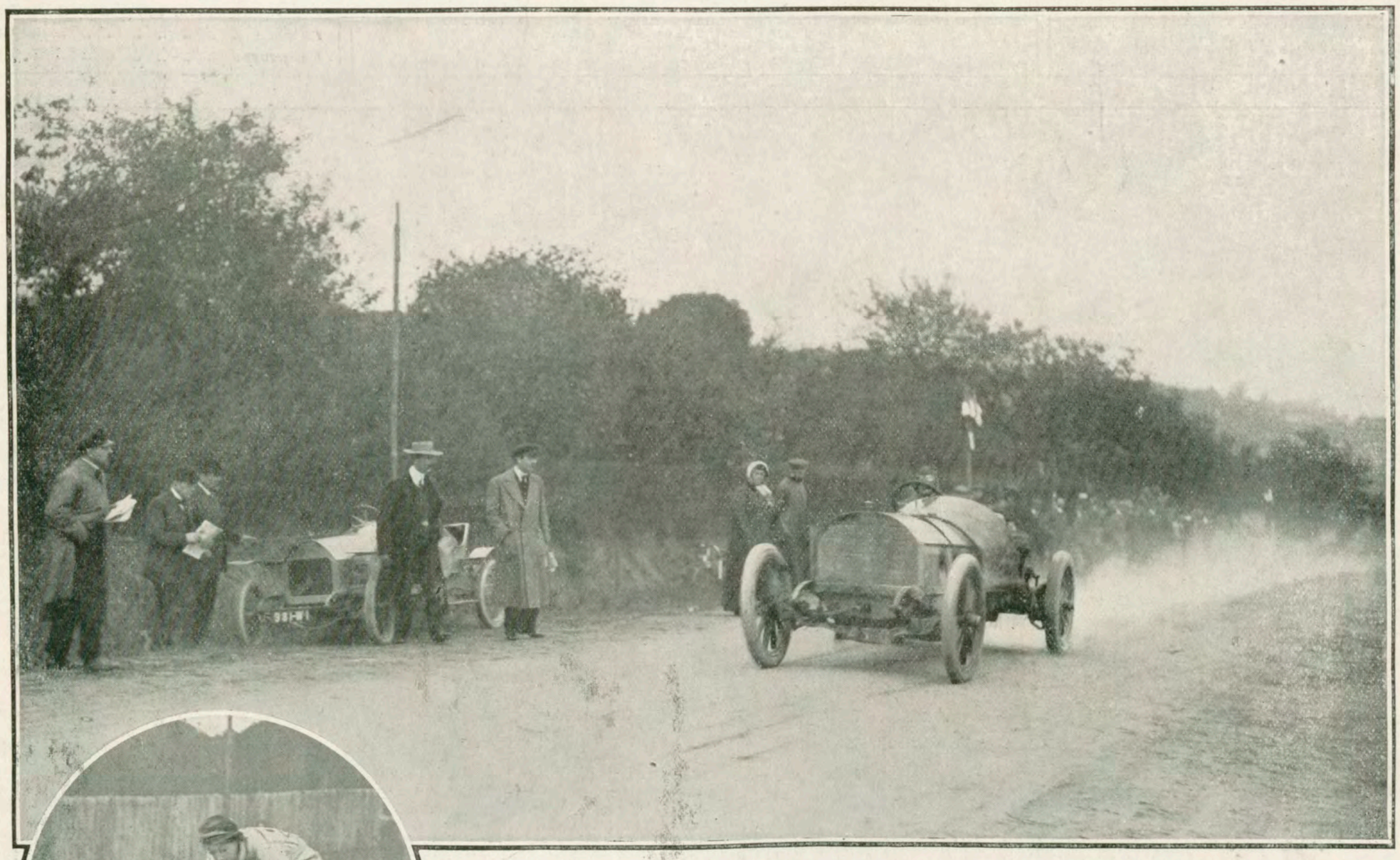


L'ARRIVÉE D'UN APPAREIL AU CONCOURS MILITAIRE DE REIMS

Le concours d'aviation militaire a réuni les engagements de tous les meilleurs constructeurs d'appareils et de moteurs. Les aéroplanes concurrents devaient se trouver au champ militaire de Bétheny, dimanche matin, à 10 heures précises. Le Nieuport qui n'était pas monté complètement et qui avait été amené par la route fut l'objet d'une réclamation. Weymann dans la nuit noire, se mit en piste pour prouver aux commissaires que son monoplan était absolument prêt. Il s'enleva et cette courageuse attitude fit admettre l'appareil. Les premières journées ont empêché tout essai, la pluie, le vent, la brume se coalisant contre les aviateurs.

LA COURSE DE COTE DE GAILLON

Malgré le temps douteux, la course a été réussie, mais le record reste debout.



Les vainqueurs de la 12e course de Gaillon.

C'est à Gasté, sur sa 6-cylindres, que revient la première place dans le classement général. Il a couvert les 1000 mètres en côte en 32 s. 4/5, soit 111 kil. 800 à l'heure (record Erle, 23 s.). (Dét. techn.: Carburateur Zénith). *Dans le médaillon, Guillon, meilleur temps des motocyclettes, 42 s. 1/5.*

Le tricar de Rivierre.

Rivierre, sur son tricar de touriste, a monté la côte en 2 m. 4 s. 4/5. (Dét. techn.: mototri Contal.)

On a beaucoup médit des courses de côte, on a prétendu qu'elle ne servaient à rien, qu'il ne serait jamais utile de grimper les pentes à 100 à l'heure, que les voitures qu'on y rencontrait n'avaient aucun rapport avec une voiture de tourisme et tout le raisonnement ordinaire, qui s'applique d'ailleurs tout aussi bien à l'épreuve de pure vitesse. Les gens enclins à porter sur toutes choses des jugements superficiels tiennent pour celle-là le même raisonnement que pour celle-ci. Ils discutent le caractère pratique de compétitions mettant aux prises des monstres dont les rapports avec le véhicule de tourisme leur échappent. Et pourtant, combien étroits sont ces rapports, sinon en apparence, du moins dans la réalité ? Pas un de ceux qui ont suivi l'évolution de l'automobile n'ignore que si le bon bourgeois peut circuler sur les routes avec une voiture légère, roulante, d'un prix abordable et capable d'abattre régulièrement ses 40 à l'heure de moyenne, c'est parce que l'admirable banc d'expériences qu'est la course, a permis aux champions du volant de tourner pendant plusieurs heures sur un circuit, à une moyenne de plus de cent.

Pour la côte, c'est la même chose, et le fait que nous possédons aujourd'hui des voitures capables de se jouer des rampes les plus escarpées est la résultante directe des exploits des intrépides qui escaladèrent à cent à l'heure le Ventoux, les Gaillon, les Château-Thierry et les Val-Suzon.

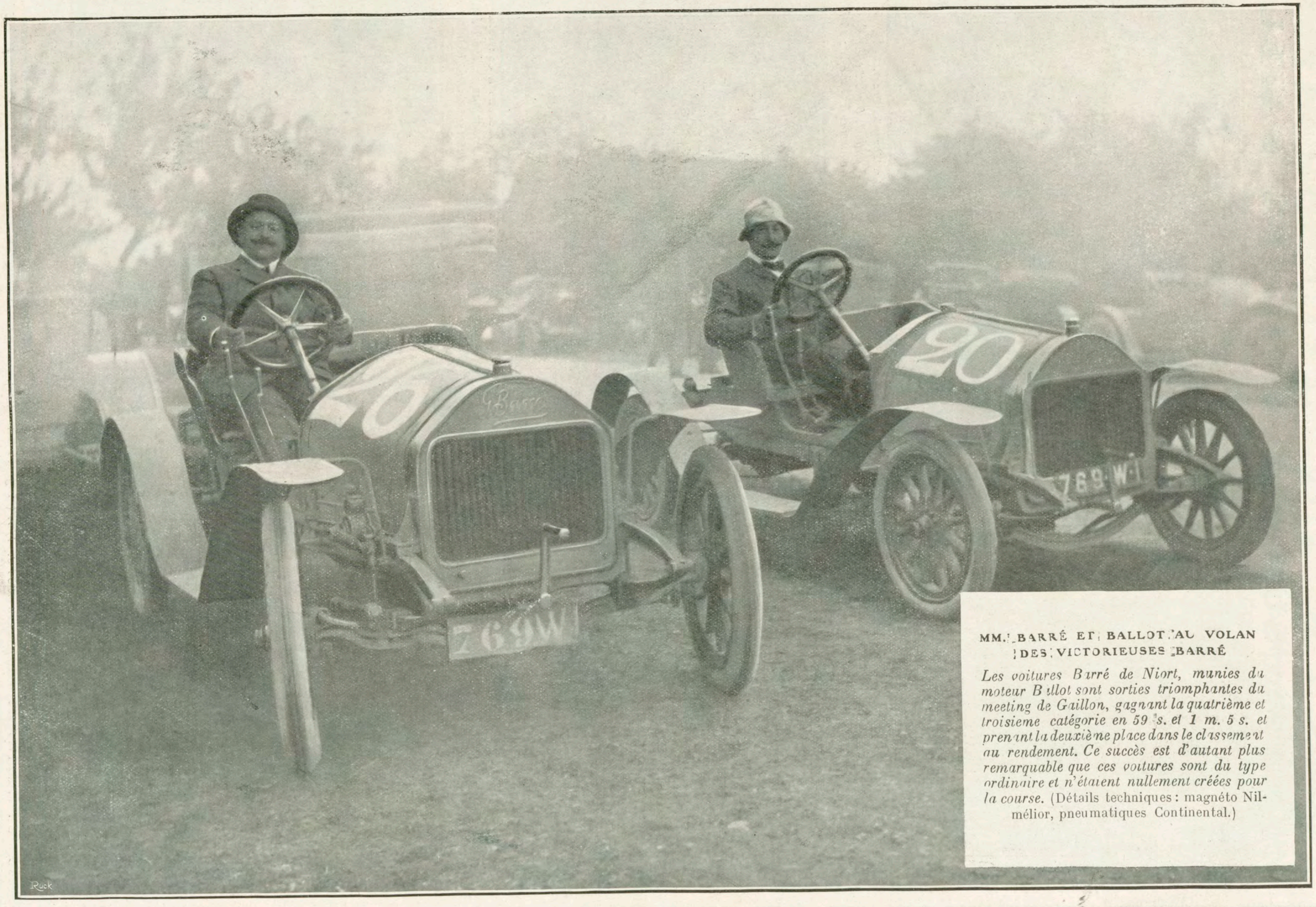
La course de côte a d'ailleurs été victime de son propre succès. A mesure que la vitesse augmentait, les engins construits en vue de ces épreuves devenaient trop rapides et les côtes témoins de leurs exploits abandonnées.

La course du Mont-Ventoux subsiste seule avec celle de Gaillon; épreuves essentiellement différentes, puisque la première comporte 12 kilomètres de mauvaise route, avec des virages difficiles où la pente atteint jusqu'à 14 0/0, avec une moyenne générale de 8 0/0 et que la deuxième se dispute sur 1.000 mètres d'une route idéale en ligne droite, qui va jusqu'à 11 0/0 dans sa partie la plus dure et termine sur du 6 0/0.

Pensez que le record appartient à Erle, sur Benz, qui couvrit les 1.000 mètres l'an dernier en 23 secondes, ce qui représente du 156 kil. 600 à l'heure. Cette année, le record reste debout. Il n'y avait pas d'ailleurs de voiture susceptible de le battre. C'est la 6-cylindres Rossel de Gasté qui fait le meilleur temps, 32 s. 4/5, soit 111 kil. 800 à l'heure. La 6-cylindres Mors du comte de Rohan-Chabot s'est classée seconde en 36 s. 1/5, et l'Alcyon de Barriaux troisième en 39 s. 1/5, première des voiturettes; que n'a-t-elle marché aussi vite à Boulogne! Les deux Barré, de 70 et 75 d'alésage, se sont classées respectivement première des troisième et quatrième catégories. Il faut associer à leur succès Ballot, dont le moteur de série, comme toujours à haut rendement, a fait merveille. Citons encore Hispano-Suiza qui, avec son type de série, avec soupapes symétriques, chapelles latérales, compression normale, a grimpé à près de 90. M. V.

La Vie au Grand Air

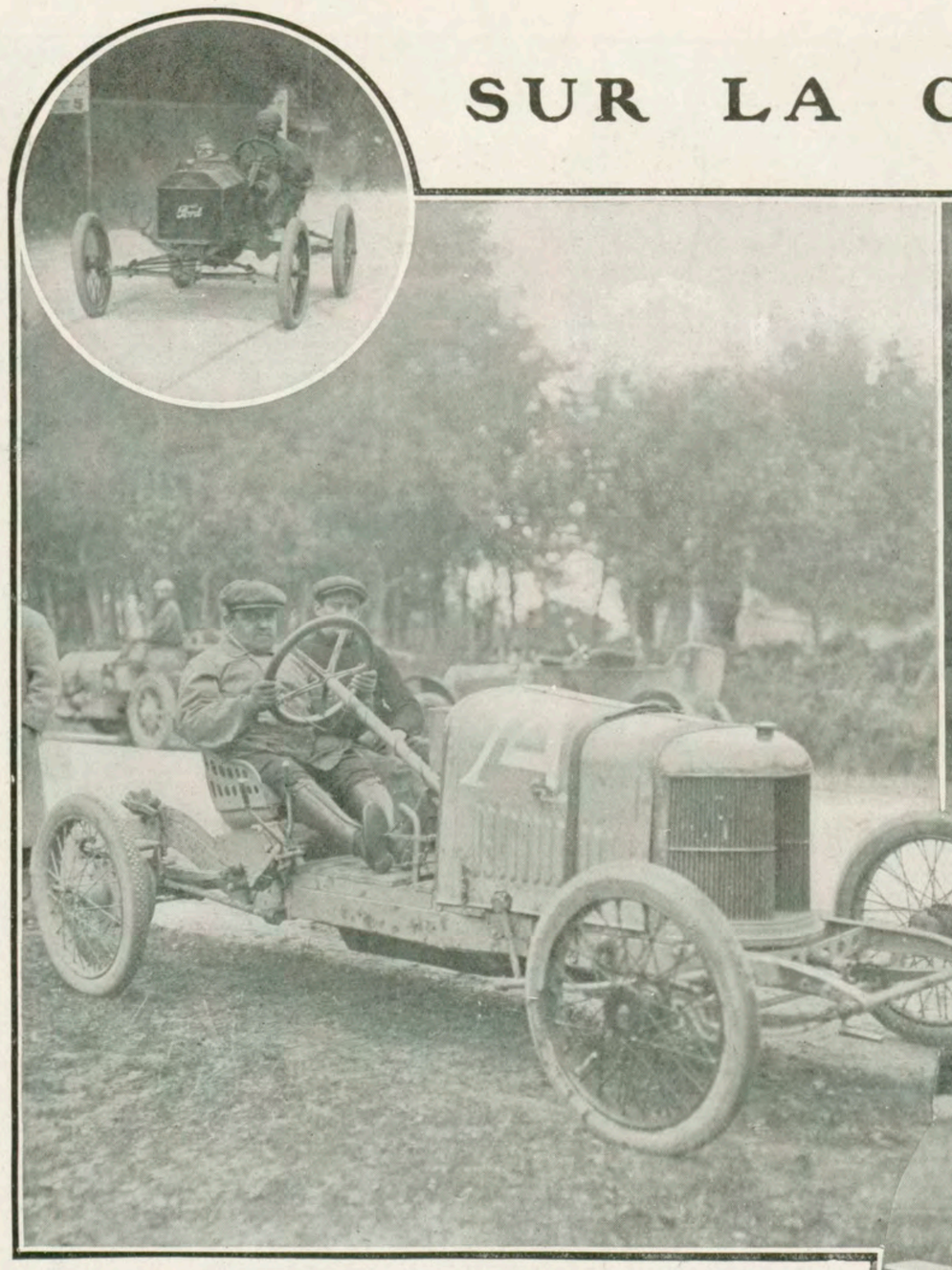
LES BARRÉ A GAILLON



MM. BARRÉ ET BALLOT AU VOLAN DES VICTORIEUSES BARRÉ

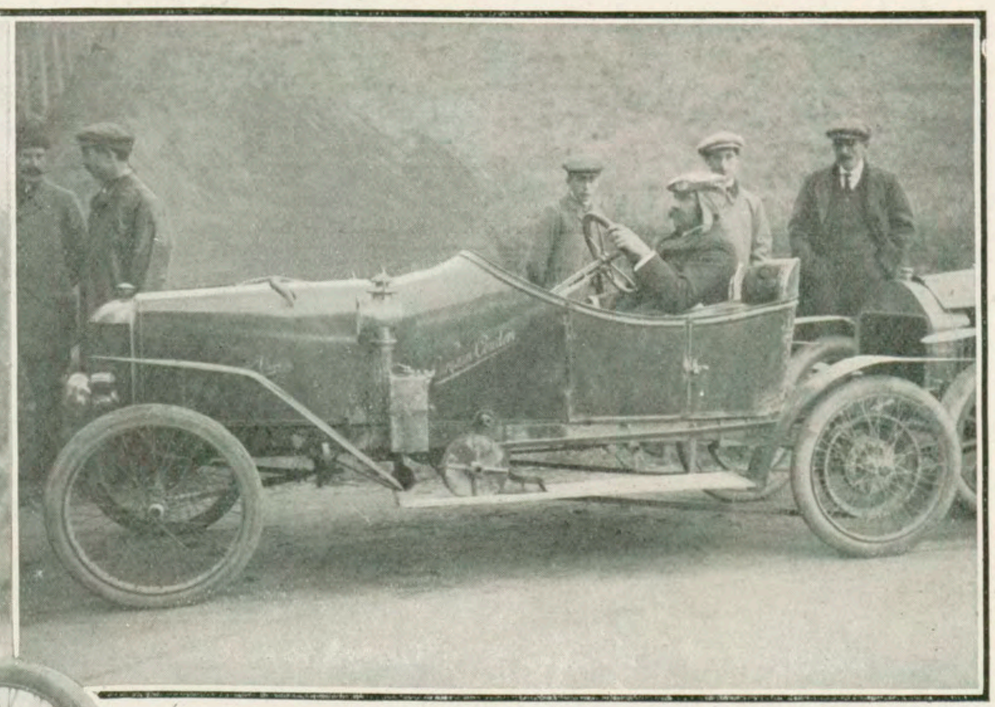
Les voitures Barré de Niort, munies du moteur Ballot sont sorties triomphantes du meeting de Gaillon, gagnant la quatrième et troisième catégorie en 59 s. et 1 m. 5 s. et prenant la deuxième place dans le classement au rendement. Ce succès est d'autant plus remarquable que ces voitures sont du type ordinaire et n'étaient nullement créées pour la course. (Détails techniques : magnéto Nilmélior, pneumatiques Continental.)

SUR LA CÔTE DE GAILLON



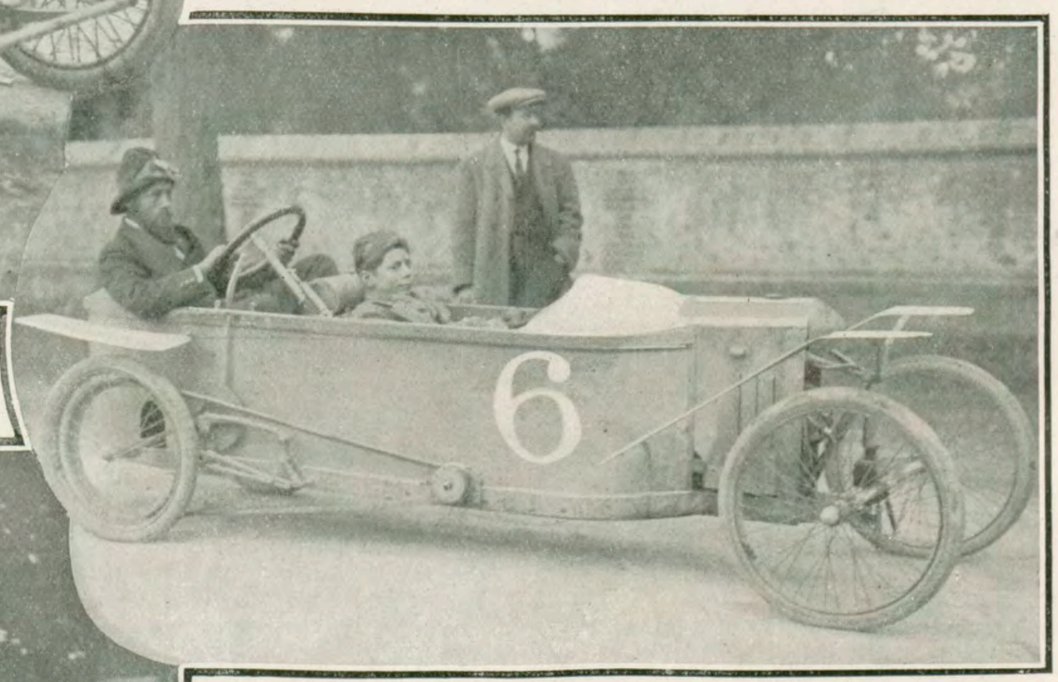
Barriaux, vainqueur des voitures légères.

L'Alcyon, maintenant la plus vite, est montée en 39 s. 1/5. (Dét. tech. : pneus Continental). *En haut, Devasse et sa Ford.*



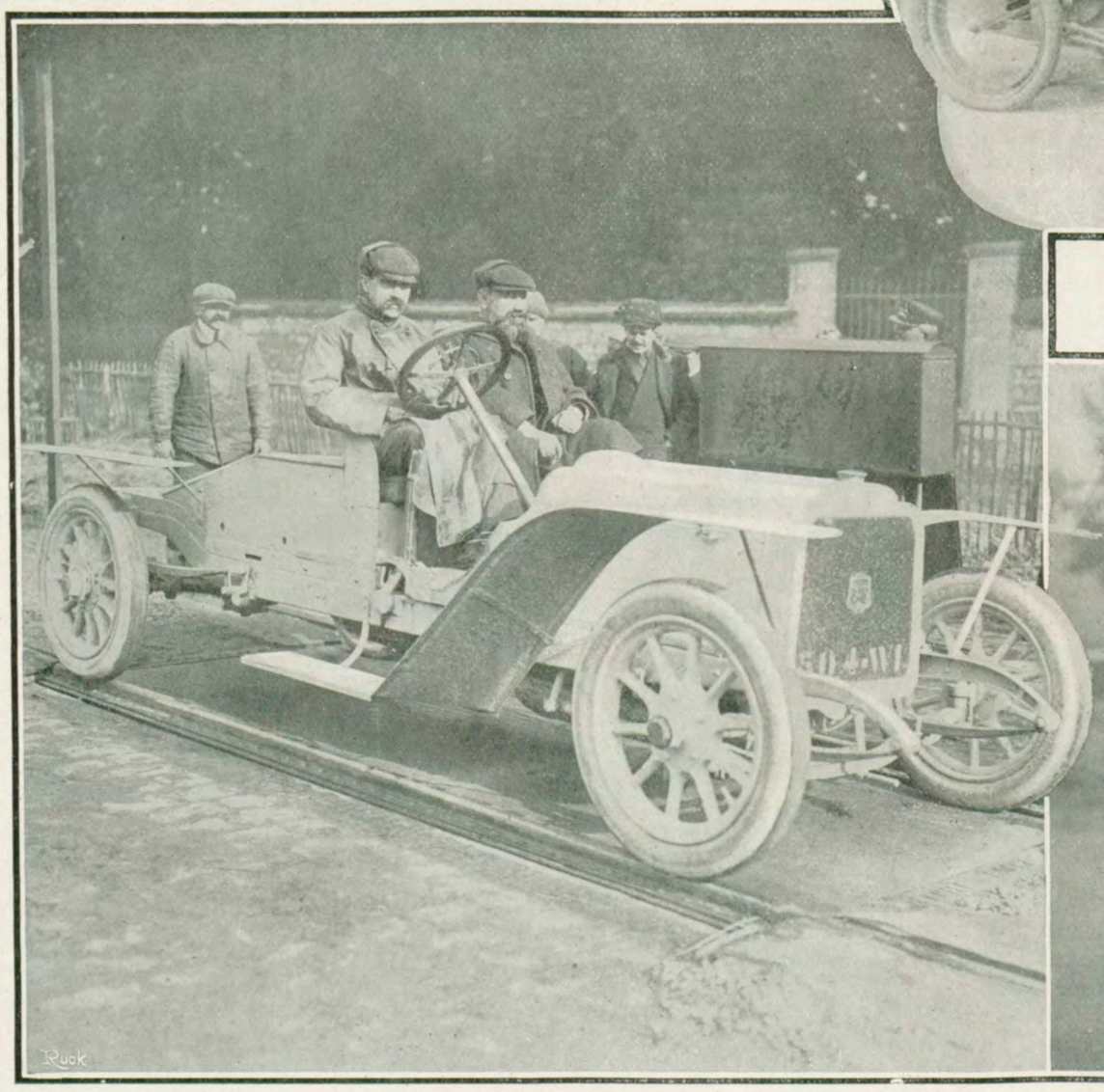
La Torpedo Sport.

La voiturette Lurquin-Coudert, 9 ch. 2 cyl., s'est montrée la plus vite des voiturettes à courroie à Gaillon : 40 kil. à l'heure.



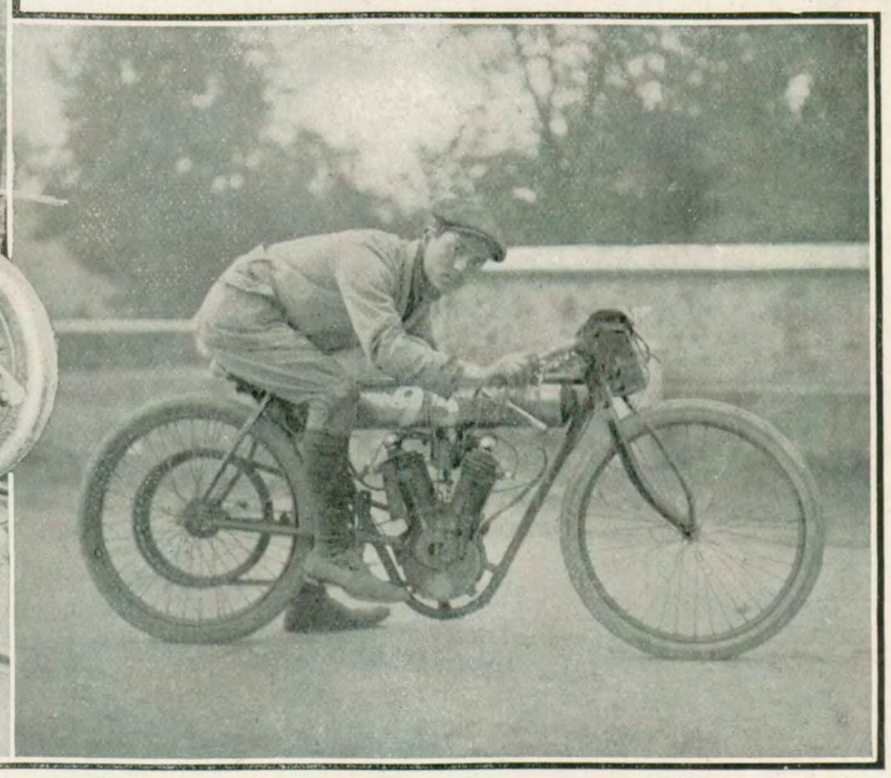
Devaux et sa voiturette à courroie.

La Bedelia s'est fait remarquer par sa légèreté et sa robustesse. Elle s'est très honorablement classée. (Allum. Nilmélior).



De Céris, gagnant de la 7e catégorie.

La Mors 6-cylindres a emporté la 7e catégorie. (Carburateur Zénith). *La voiture du Grand Prix de 1909 fut 2e de la journée en 36 s. 1/5.* (Magneto Nilmélior).

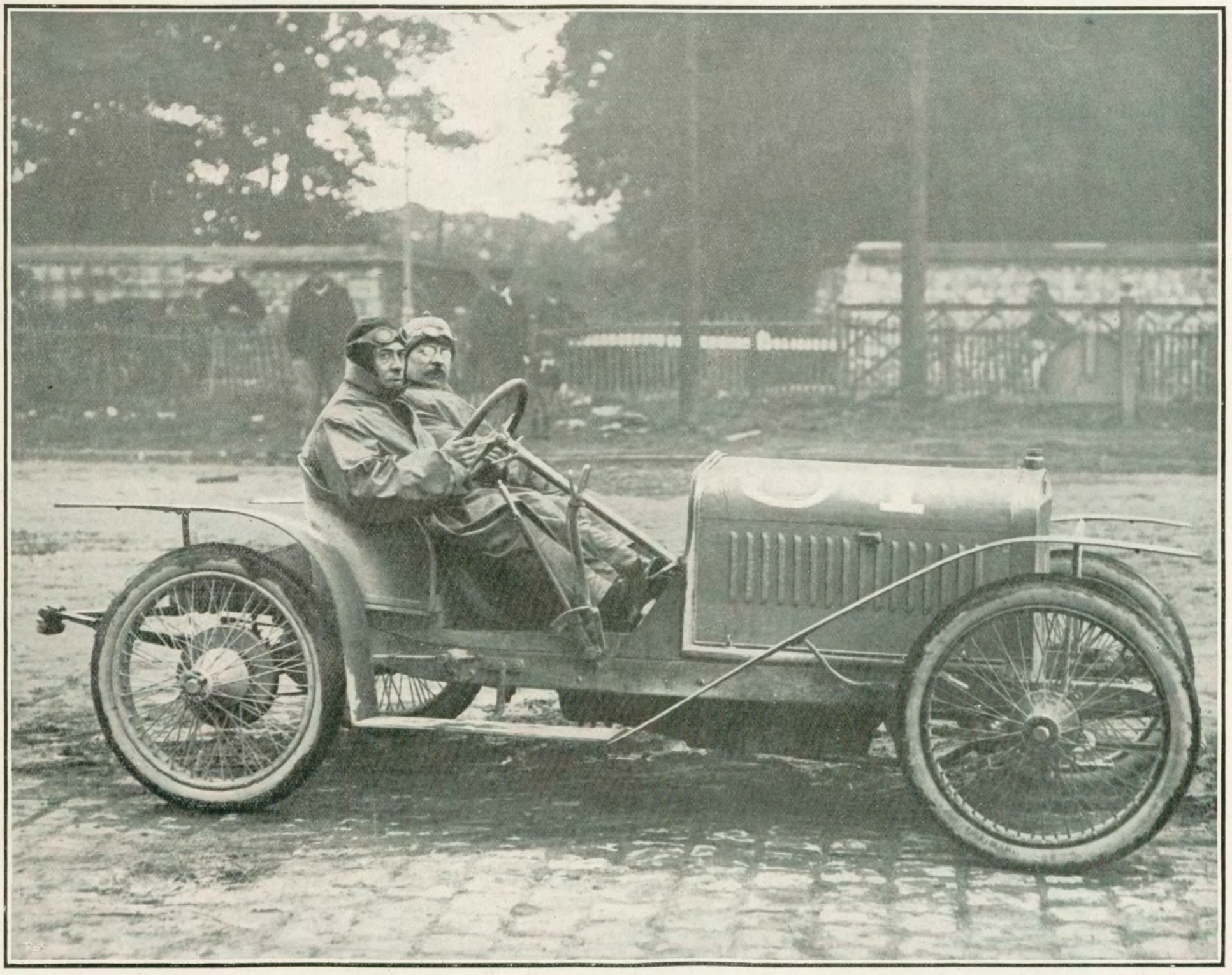


L'amateur Hervé.

La motocyclette Anzani s'est classée seconde dans la catégorie au-dessus de 50 kilos, le kilomètre en 48 s. 1/5.

L'HISPANO-SUIZA SUR LA CÔTE

Grua, sur une Hispano-Suiza de 80×150, se classe premier du classement au rendement des moteurs de série.



Grua, vainqueur de la 5e catégorie.

Avec son type rigoureusement de série, l'Hispano-Suiza a accompli une performance remarquable, montant les 1.000 mètres de côte en 41 s. 4/5, soit près de 80 kilomètres à l'heure, avec 15 chevaux.

La course de Gaillon qui a été disputée dimanche pour la douzième fois, a eu une importance plus grande que les années précédentes, par suite de la quantité et surtout de la qualité des marques engagées. Et puis, il faut reconnaître que la formule du classement au rendement, depuis que notre excellent confrère Faroux, en technicien amoureux des choses exactes, l'a innovée, a donné à cette course de Gaillon un renouveau d'intérêt qui n'est pas près de s'éteindre, croyons-nous.

Dans cette classification au rendement, la première place est prise de haute lutte par Grua, qui, sur sa voiture Hispano-Suiza, a escaladé la côte de Sainte-Barbe, en 41 s. 4/5 et battu, non seulement tous les temps des voitures correspondantes de sa catégorie, mais encore ceux des catégories supérieures.

Il est intéressant de savoir que la voiture Hispano-Suiza, conduite par Grua, excellent sportsman, mais non professionnel du volant, avait été commandée par lui et qu'il en avait pris livraison jeudi dernier, c'est-à-dire trois jours avant la course. Il avait pressé les usines de la rue Cavé, à Levallois, afin que cette livraison lui fût faite en temps voulu, pour essayer sa voiture sur la côte de Gaillon. Sans cette mise au point un peu hâtive, il est bien certain que la voiture sortie des mains de l'ingénieur Birkigt, pouvait gagner encore 8 à 10 kilomètres à l'heure. Et cette victoire, du meilleur aloi, remporté par un moteur de série, ne doit pas laisser insensible l'acheteur intelligent. Ce moteur de 80×150 est celui du type 15 chevaux Alphonse XIII, livré couramment par Hispano-Suiza, et qui est garanti, donnant plus de 120 à l'heure en palier.

C'est par erreur que la victoire de l'amateur Grua a été mise à l'actif de l'excellent conducteur Pilleverdier, mais cette erreur est excusable, voici pourquoi : Pilleverdier avait entre les mains une voiture exactement semblable à celle de Grua, qu'il essayait avant de la livrer et il profitait du Meeting de Gaillon pour faire quelques essais dans la côte le matin. Cette voiture monta la côte à une telle allure qu'on crut que c'était la même qui disputait l'épreuve l'après-midi. Mais le plus curieux fut encore l'essai fait par Pilleverdier quand il monta la côte de 11 0/0 en faisant tourner son moteur à l'allure très ralentie de 200 tours à la minute, embrayé sur la prise directe. Il monta ainsi, sans faiblesse, là où tout autre moteur eut irrémédiablement calé. Voici une preuve de souplesse à ajouter à celles que les Hispano-Suiza nous ont donné de longue date de leur endurance et de leur robustesse. S'il en fallait une preuve de plus, il suffirait de savoir qu'un torpédo 4 places livré à l'agent de la marque Hispano-Suiza à Saint-Pétersbourg vient de gagner encore la première étape de la course Saint-Pétersbourg-Sébastopol, disputée sur les routes de Russie.

Il est bon de rappeler également que S. M. Alphonse XIII est depuis longtemps déjà un fidèle client de la marque Hispano-Suiza et que le roi qui est un chauffeur émérite a pu très souvent se rendre compte par lui-même de la valeur de cette voiture de tout premier ordre qu'il pilote depuis plusieurs années.

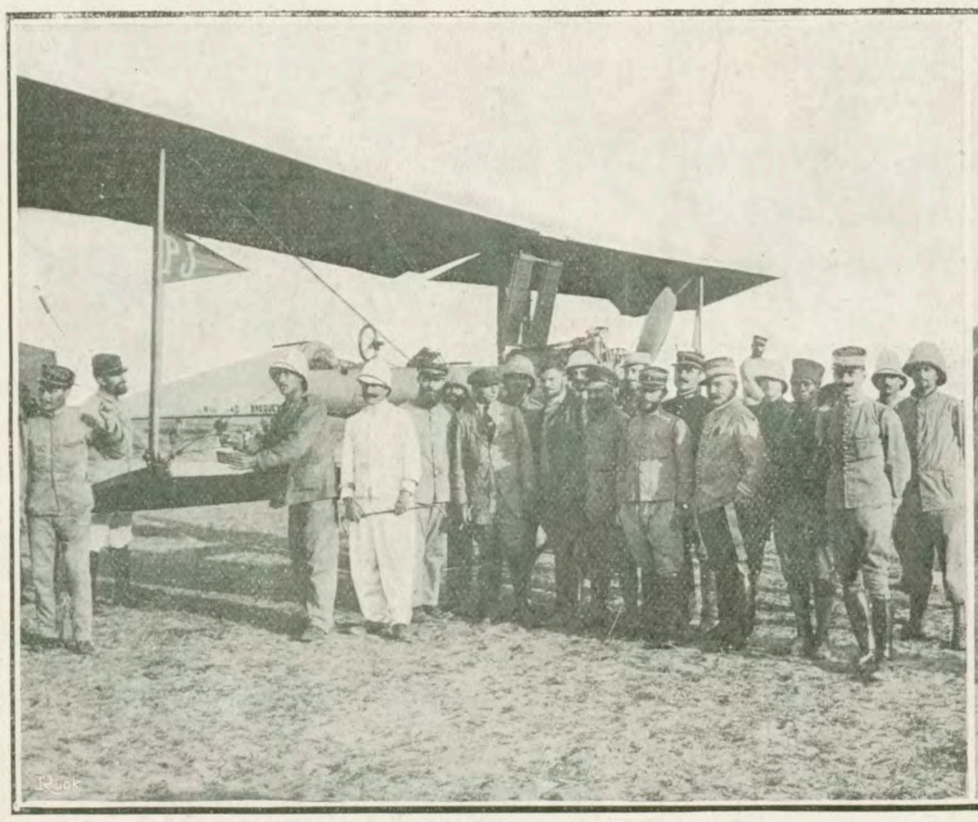
Sur les routes tortueuses du nord de l'Espagne et du midi de la France, aux pentes très souvent rapides, aux montées rudes et escarpées, la voiture royale fit toujours merveille.

Il était donc naturel que le succès vint à Gaillon récompenser les Hispano-Suiza, habitués aux épreuves les plus dures, et ayant très souvent en montagnes fourni des étapes plus difficiles.

V. L.

BRÉGI EST ARRIVÉ A FEZ

Le sapeur-aviateur Henri Brégi a réussi le raid magnifique de Casablanca à Fez en aéroplane avec un passager. C'est le premier voyage aérien accompli en campagne que nous raconte l'excellent pilote. ✠ ✠ ✠ ✠



Avant le départ pour Fez.

A Rabat, Brégi attend pour partir que les correspondances aériennes de la poste aérienne du Maroc soient timbrées.

Les indigènes étaient émerveillés.

L'Islam sort de sa torpeur en apercevant pour la première fois les évolutions de l'homme-oiseau.

Je suis arrivé enfin à Fez. Que d'émotions depuis ma dernière lettre! J'avais une peur continuelle d'être arrêté en chemin par une panne quelconque et l'effet que nous attendions de ce voyage aurait été complètement annihilé. Fort heureusement, mon biplan Bréguet me donna toute satisfaction et voyez comme le sort veillait sur moi : à peine arrivé à Fez, je veux faire un nouveau vol, impossible! La magnéto était abîmée, pas moyen de la réparer. Que faire? M'arrêter. C'était la seule ressource qui me restait et c'est ce que je fis. Hélas! ce contre-temps fit le désespoir des indigènes qui auraient voulu assister aux évolutions de « la tente qui vole dans le ciel ». Car c'est ainsi qu'ils ont baptisé mon appareil.

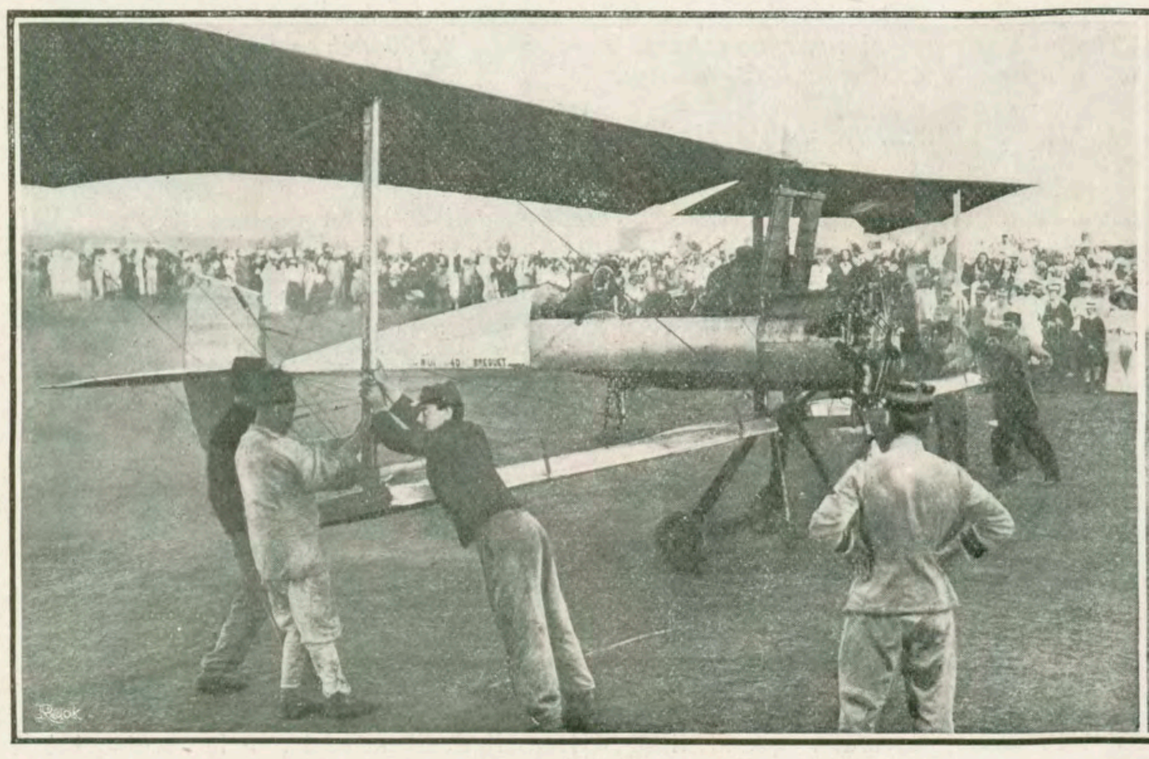
Je fus obligé de rester à Rabat plus longtemps que je ne l'aurais désiré parce que de tous côtés me venaient des invitations des Européens et surtout des officiers. Si j'avais désobéi à ces derniers, c'était pour le moins le conseil de guerre, Biribi et j'aurais été obligé d'aller casser les cailloux sur les routes africaines, au lieu de les admirer du haut de mon biplan.

Je ne saurais trop insister sur l'accueil chaleureux qui me fut réservé pendant tout mon voyage, non seulement par les Européens, mais encore par les indigènes, qui voyaient évoluer un aéroplane pour la première fois. Jamais je ne vis semblable enthousiasme et pareille terreur. On ne peut se figurer la stupéfaction des Marocains lorsqu'ils me voyaient décoller et m'élever vers les nuages. Ils me prenaient pour un représentant de Mahomet, ne pouvant se faire à l'idée qu'un homme avait la possibilité de rester ainsi en équilibre dans l'espace, sans être précipité à terre.

Je tiens à vous faire remarquer que ce raid de 300 kilomètres est dû à l'initiative de votre confrère le *Petit Journal*, qui eut la chance de trouver une maison vraiment patriote, mettant à sa disposition un appareil pour mener à bien sa tentative. C'est à Louis Bréguet que revint cet honneur. A aucun moment mon passager et moi ne fûmes convoyés de Casablanca à Fez.

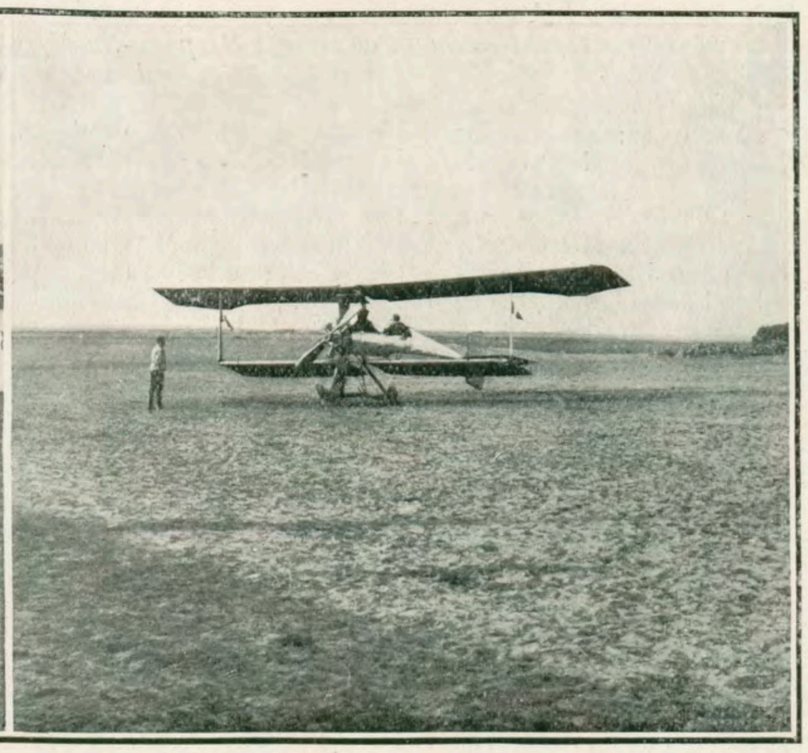
Je suis heureux d'avoir été le premier à traverser en vol la région marocaine, qui nous intéresse tant, et d'avoir prouvé que lorsque nous étions si inquiets sur le sort de nos troupes, il y a quelques mois, quelques aéroplanes auraient pu rendre les plus précieux services. Le gouvernement s'en est bien rendu compte et le lieutenant-aviateur Clavenad qui va venir ici, organisera avec sa grande compétence un service aérien impeccable.

HENRI BRÉGI.



L'hélice tourne. Brégi va partir.

Le sapeur-aviateur Henri Brégi a fait mettre le moteur en marche. Il va quitter Rabat avec son passager, pour terminer son voyage à Fez, où il sera reçu au milieu d'un enthousiasme indescriptible.

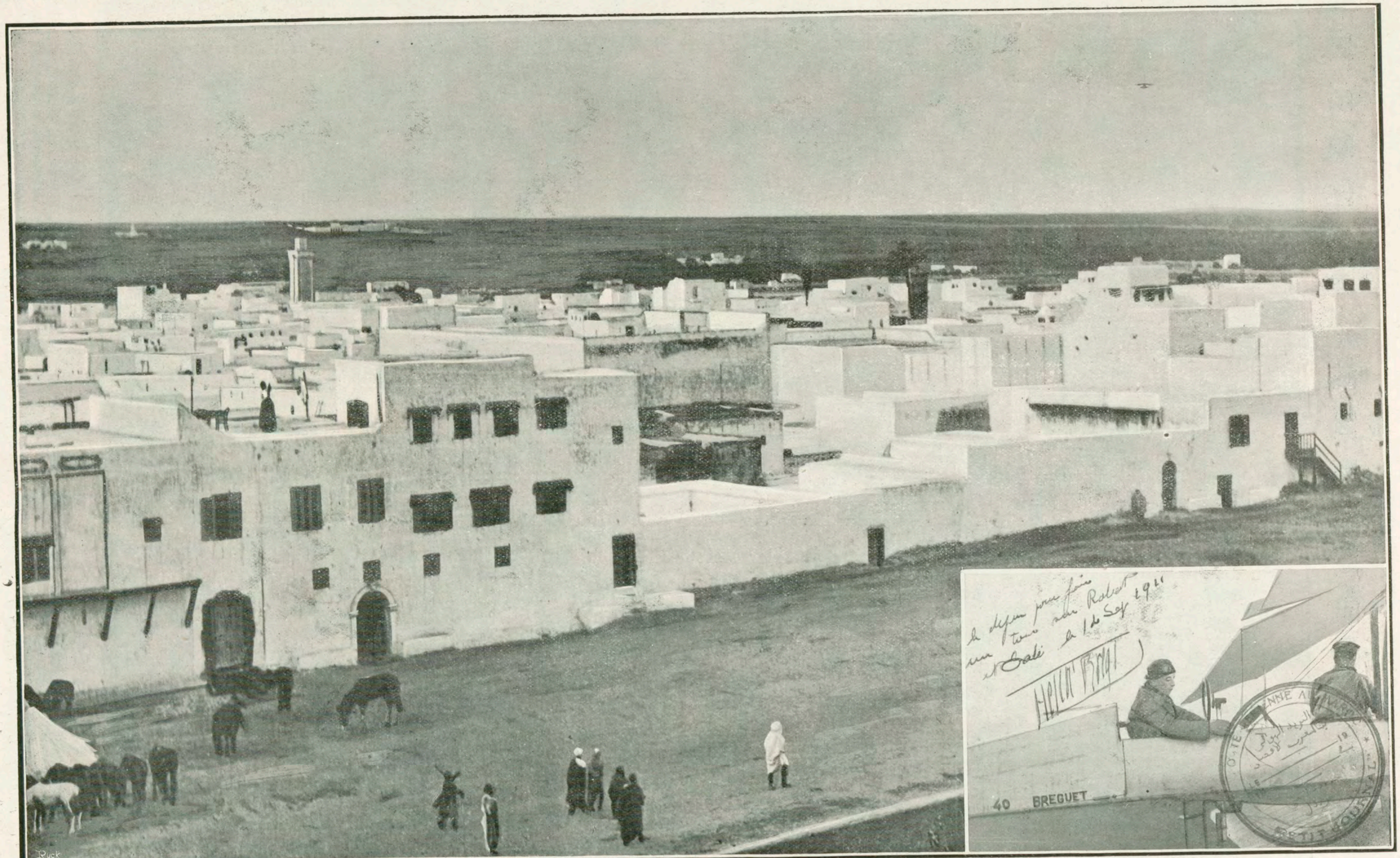


Le départ.

L'appareil roule avant de s'élever et de s'éloigner dans une majestueuse envolée vers le but du voyage. (Détails techniques : biplan Bréguet, moteur Salmson.)

La Vie au Grand Air

LE SAPEUR HENRI BRÉGI VA DE CASABLANCA A FEZ

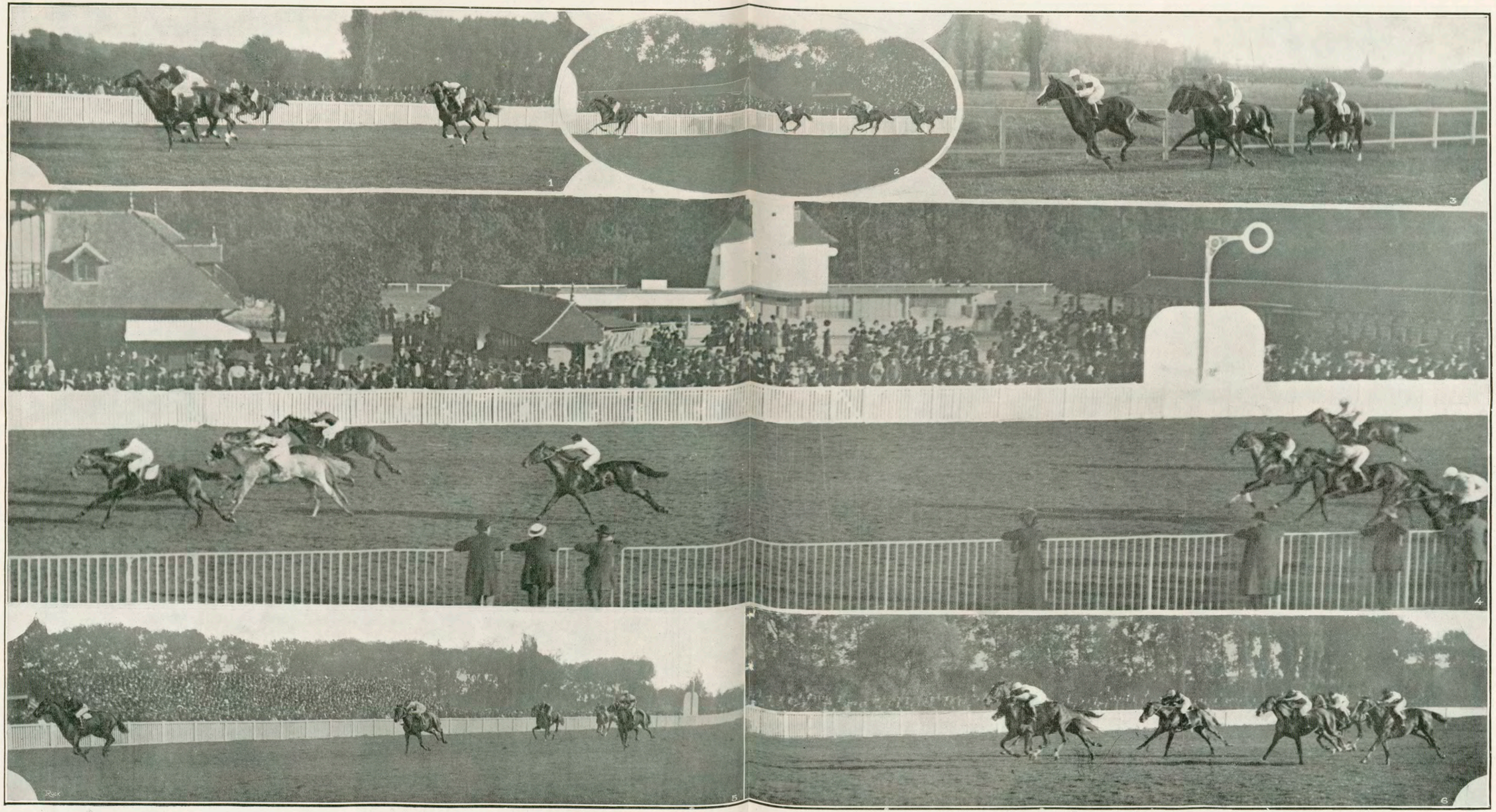


L'ARRIVÉE DE L'AVIATEUR BRÉGI A RABAT

L'excellent pilote Henri Brégi, sur un biplan militaire, avec un passager, a réussi le voyage de plus de 300 kilomètres qui sépare Fez de Casablanca. Brégi qui était déjà considéré comme un de nos plus brillants aviateurs civils, vient de se classer par ce record au premier rang des pilotes militaires. Nul doute que la Légion d'honneur ne vienne récompenser son beau geste. Nous donnons la reproduction d'une carte postale que nous a adressée le recordman avec le timbre de la poste aérienne. (Détails techniques : biplan Bréguet, moteur Salmson).

La Vie au Grand Air

LA SEMAINE INTERNATIONALE DE MAISONS-LAFFITTE



LES PRINCIPALES ÉPREUVES DU MEETING INTERNATIONAL

La semaine internationale de Maisons-Laffitte a remporté le plus vif succès. — 1. La Coupe d'Or (2.000 mètres, 30.000 francs, 27 septembre) : au poteau des 1.800 mètres, Rire aux Larmes venait attaquer Cadet Roussel III qui conservait une encolure. De gauche à droite : Cadet Roussel III, Rire aux Larmes, La Bohême II, Ramesseum. — 2. Le handicap de la Seine (3.200 mètres, 25.000 francs, 27 septembre) : dans la ligne droite, Pervenche III et Equité essayaient de rejoindre Laghet qui conservait facilement trois longueurs. De gauche à droite : Laghet, Pervenche III, Equité, Lord Loris. — 3. Le Prix du Tibre (2.900 mètres, 10.000 francs, 25 septembre). Lahire menait. Pire l'attaquait dans la ligne droite, mais succombait d'une demi-longueur. De gauche à droite : Lahire, Rubinat II, Pire, Made in England, Fanon. — 4. Le handicap de la Tamise (1.800 mètres, 25.000 francs, 25 septembre) : avant le poteau des 1.600 mètres, La Montagnola avait l'avantage et battait de deux longueurs Pervenche III, Foliosa, 3e, à une encolure. De gauche à droite : Rioumajou, La Montagnola, Pervenche III, Foliosa, Light Heart. — 5. Le Prix de la Manche (1.000 mètres, 10.000 francs. 25 septembre). Jarretière l'emportait très facilement de deux longueurs. De gauche à droite : Jarretière, Donaldina, Granite, For Ever, Marmara. — 6. Criterium de Maisons-Laffitte (1.200 mètres, 20.000 fr.) : Montrose II l'emportait de deux longueurs. De gauche à droite : Montrose II, Bugler, Radial, Zénith II, Romagny, Calvados III.

Plaques Lumière.

Renaux s'attribue le Prix Quentin=Bauchart

Le détenteur du Prix Quentin-Bauchart.

Eugène Renaux, qui vient de s'attribuer le prix Quentin-Bauchart avec 6.600 kilomètres et son mécanicien Brault. (Détail technique : biplan Farman.)

On fait le plein d'essence.

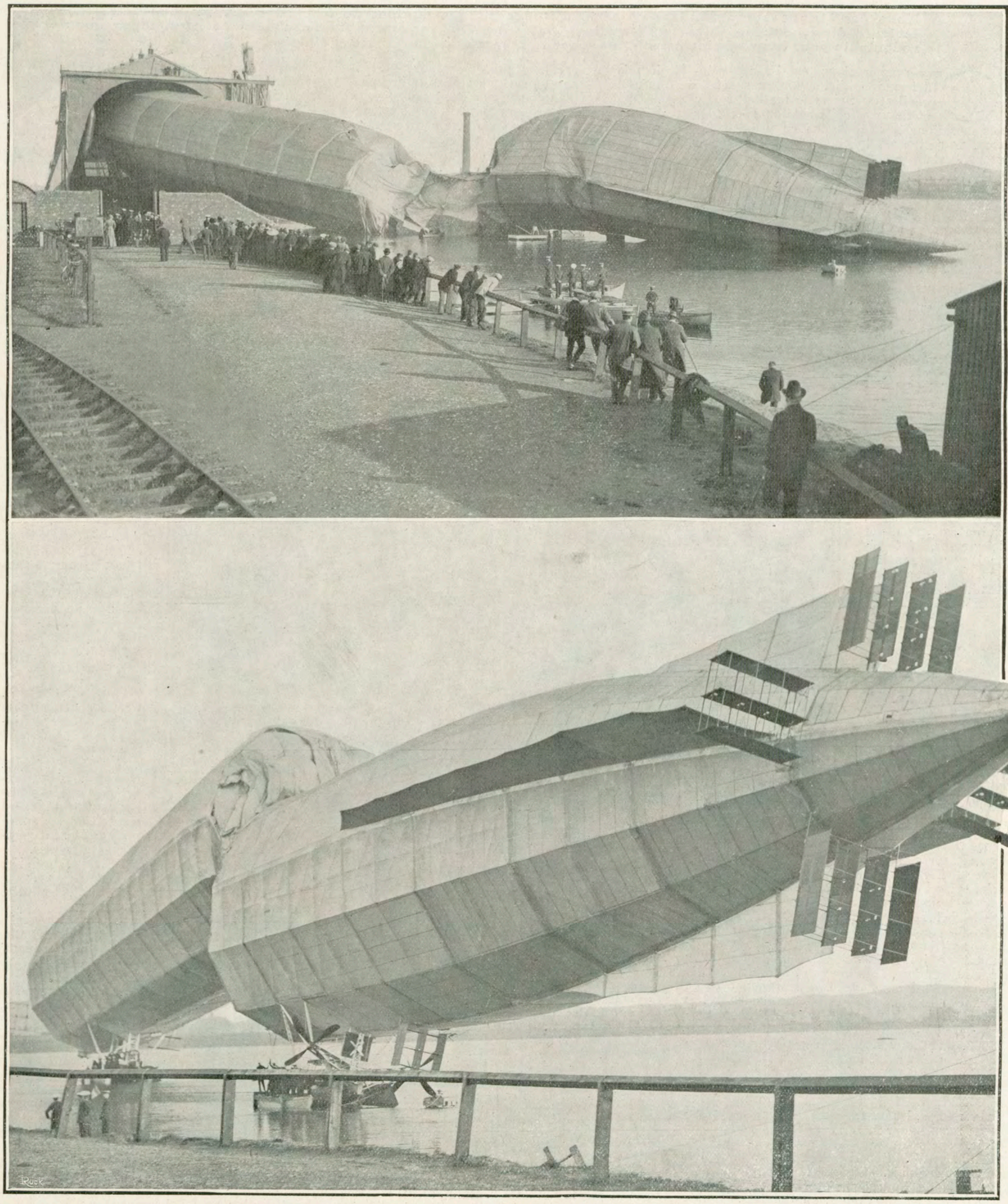
Renaux totalisait sur le parcours Ville-Sauvage-Gidy et ne s'arrêtait que pour faire remettre de l'essence; le 30 septembre, veille de la clôture, le nouveau recordman, volant 500 kilomètres, avait porté sa distance totale à 6.070 kilomètres.

Plaques Lumière.

Le second du classement général.

Helen fut le plus redoutable des concurrents d'Eugène Renaux. S'étant attaqué au prix Quentin-Bauchart, alors que le vainqueur avait déjà une avance très marquée, il réussit une performance magnifique, se classant second avec 5.300 kilomètres. A droite, Helen, qui totalise sur le parcours Etampes-Gidy, passe derrière la tente des chronométreurs. A gauche, le portrait d'Helen.

LA FIN DU DIRIGEABLE ANGLAIS



CASSÉ EN DEUX SANS MÊME S'ÊTRE ÉLEVÉ

Les dirigeables étrangers jouent de malheur. Alors que nos cuirassés aériens semblent lancer un défi à ceux qui n'accordent, non sans raison, qu'une confiance relative aux plus légers que l'air, les dirigeables allemands et anglais ont des fins plutôt sinistres. Le Mayfly, *le croiseur d'Outre-Manche, dont c'était la seconde sortie depuis quatre mois, en sortant de son hangar s'est brisé en deux, ainsi que le montrent nos photographies. Le système Zeppelin n'est pas toujours le meilleur.*

LES ÉQUIPES QUI VIENNENT (1)

II

Nous continuons aujourd'hui notre série d'études sur les équipes de football rugby et nous entretenons nos lecteurs d'un team de valeur qui, quoique battu dans la rencontre finale, s'annonce néanmoins comme très redoutable pour la prochaine saison, nous avons nommé l'Union Sportive Dôloise.

Certaines régions en France semblaient jusqu'ici avoir un sport de prédilection : ainsi le football rugby est devenu le jeu national de tous nos méridionaux et pour beaucoup de sportsmen, la région de la Garonne, actuellement encore, est seule capable de fournir au ballon ovale d'excellents adeptes. Et pourtant, le petit dieu malin qui en règle les destinées se plaît chaque jour à nous donner tort; tantôt, c'est une ville de l'Atlantique, renforcée il est vrai par de fougueux Bordelais, qui par des rencontres sensationnelles s'impose à l'attention de tous; tantôt c'est dans la région du nord, la minuscule équipe de Compiègne qui force les meilleures équipes parisiennes à s'employer et parvient quelquefois même à menacer sérieusement les champions. Une région nouvelle est venue au rugby, la Franche-Comté. Jusqu'à présent, l'Est et le Sud-Est ne s'étaient pas encore fait remarquer par des performances vraiment remarquables, seuls les Lyonnais s'adonnaient au ballon ovale qui semblait peu goûté des populations.

Cet état de choses, qui aurait pu durer longtemps, fut détruit par un résultat que personne n'attendait : la victoire du Football Club de Lyon dans le championnat de 1910.

Il est certain que cette victoire eut des résultats merveilleux pour l'avenir du rugby dans toute la région.

Des équipes qui, jusque-là s'étaient tenues dans l'ombre, se jetèrent sur les traces du champion. Romans prit sa place au soleil et l'Union Sportive de Dôle, encore inconnue hier, venait, après une saison d'efforts disputer à Paris la finale du championnat de seconde série. Nous entretiendrons aujourd'hui nos lecteurs de cette nouvelle société.

Notes sur les saisons précédentes. De fondation récente, puisqu'elle date seulement de juin 1905, l'U. S. D., gagnait, pour ses débuts dans le monde du football rugby, le championnat de 3e série de Bourgogne et de Franche-Comté. Pour des débutants, les Dôlois n'avaient pas perdu leur temps! L'année suivante, c'est-à-dire au cours de la saison 1907-1908, ils renouvellent leurs performances précédentes et sortent de nouveaux champions.

En 1908-1909, l'Union Sportive Dôloise monte en 2e série.

Nullement influencés par leurs nouveaux adversaires, les courageux équipiers se préparent à continuer la série de leur succès, et de fait, après avoir à Auxerre triomphé de l'Alliance Velo Sportive Auxerroise, champion du Bourbonnais, et gagné le championnat de 2e série de Bourgogne et Franche-Comté, en battant le Racing Club Franc-Comtois, l'équipe Dôloise vient à Nancy rencontrer le Stade Lorrain, champion de Lorraine, qui triompha de cette équipe jusqu'alors invincible. Cette rencontre fut d'ailleurs très fertile en incidents. Aussi les vaincus ne voulurent-ils jamais reconnaître la défaite comme régulière.

L'année 1909-1910 fut désastreuse pour Dôle; handicapée par le départ de nombreux équipiers de classe et par les scissions qui se produisirent au sein de son comité, les courageux athlètes, après plusieurs matches où ils retrouvèrent un peu de leur fougue, vinrent se faire battre dans le championnat régional.

Pour beaucoup de footballeurs, l'Union Sportive Dôloise était morte et de nombreux compétiteurs s'apprêtaient déjà à chausser « les souliers du mort », c'est-à-dire en la circtance, s'attribuer ce championnat de Franche-Comté, objet de leurs convoitises!

Malheureusement, ou heureusement, Dôle était toujours fidèle au poste et n'avait nullement envie de mourir et elle le fit bien voir. Ses premières rencontres d'entraînement l'impose de suite comme favori. Puis, vient l'époque des championnats et c'est alors pour Dôle, une

L'équipe de l'Union Sportive Dôloise.

Debout : Martin, David, Ponthier, Brun, Laresche (cap.), Gallier, Girel, Maurice, Hann. — Assis : Cousin, Billet, Couland, Dargent, Bernard, Fournel.

suite magnifique de victoires. Tous doivent s'incliner, le Racing Club Franc-Comtois, le Racing Club Bourguignon, l'Amicale Sportive de Lyon, l'Union Sportive Lidonéenne, le Racing Club Châlonnais. A Moulins, l'Union Sportive Doloise, malgré les fatigues du voyage fait match nul avec le Football Club Moulinois.

Enfin, la vaillante équipe enlève sans coup férir le Championnat de 2e série de Bourgogne et Franche-Comté, le Club Sportif Creusotin n'ayant pas jugé nécessaire de matcher l'équipe formidable qui devait se rencontrer avec lui au Creusot.

Voici donc l'U. S. D. champion de la région. C'est alors la marche triomphale à la finale du Championnat de France; à Lyon, l'Union Athlétique Voironnaise, champion des Alpes, est battue par 6 points à rien; à Tonnerre, l'Alliance Velo Sportive Auxerroise, champion du Bourbonnais, est battue par 6 à 3; à Dijon, l'Evreux Athletic Club, champion de Normandie et vainqueur du Stade Lorrain, succombe par 11 points à 3. Enfin, arrive la finale qui se dispute à Paris le 23 avril contre l'Association Sportive Perpignannaise, champion du Midi.

Malgré une défense acharnée, les équipiers dôlois doivent baisser pavillon devant leurs adversaires et c'est par 20 points à 5 que triomphent les champions du Midi. Il est juste de dire à la décharge des vaincus, que plusieurs joueurs de leur team étant sérieusement touchés, ils durent jouer la seconde mi-temps à 12 seulement.

En toute justice, je crois d'ailleurs que le résultat n'aurait pas été changé, l'équipe dôloise, robuste et courageuse, était un peu jeune d'abord et jouait avec des adversaires trop supérieurs pour espérer gagner.

Notes sur les joueurs. Maurice (18 ans, 72 kilos). Arrière. — Très vite, très adroit sur le ballon, possède un long coup de pied qui manque rarement la touche, arrête bien.

Fournel (25 ans, 65 kilos). Trois-quart aile. — Le meilleur homme de Bourgogne dans la défense, ne manque jamais son plaquage. Joue depuis trois années à cette place.

Bernard (22 ans, 72 kilos). Trois-quart centre. — Joueur brillant, un marqueur d'essais, adroit, crochetant admirablement. Arrête bien.

Billet (22 ans, 71 kilos). Trois-quart centre. — Joueur excellent dans l'attaque, bons coups de pied à suivre, un marqueur d'essais aussi.

Cousin (21 ans, 72 kilos). Trois quart aile. — Très adroit, excellent dans la défense, manque un peu de vitesse.

Dargent (20 ans, 52 kilos). Demi à l'ouverture. — Un des meilleurs de la région à cette place, réussit souvent le drop-goal.

Couland (23 ans, 62 kilos). Demi à la mêlée. — Se conjugue très bien avec son partenaire.

Gonthier (27 ans, 68 kilos). Avant, première ligne. — Le doyen de l'équipe s'est spécialisé cette année pour arrêter les coups francs adverses.

Brun (18 ans, 65 kilos). Avant, première ligne. — Très courageux, grande énergie.

Hann (24 ans, 67 kilos). Avant, première ligne. — Joueur très dur. Suit bien.

Girel (23 ans, 74 kilos). Avant, seconde ligne. — Pousse bien en mêlée, ramasse la balle.

Laresche, capitaine (26 ans, 74 kilos). Avant, seconde ligne. — Un des meilleurs hommes de la région, excellent dans le jeu ouvert.

Gallier (22 ans, 84 kilos). Avant, troisième ligne. — Joueur brillant, vite malgré son poids.

Martin (22 ans, 70 kilos). Avant, troisième ligne. — Arrête bien les dribblings, plaque bien.

David (22 ans, 80 kilos). Avant, troisième ligne. — Joueur de grande classe.

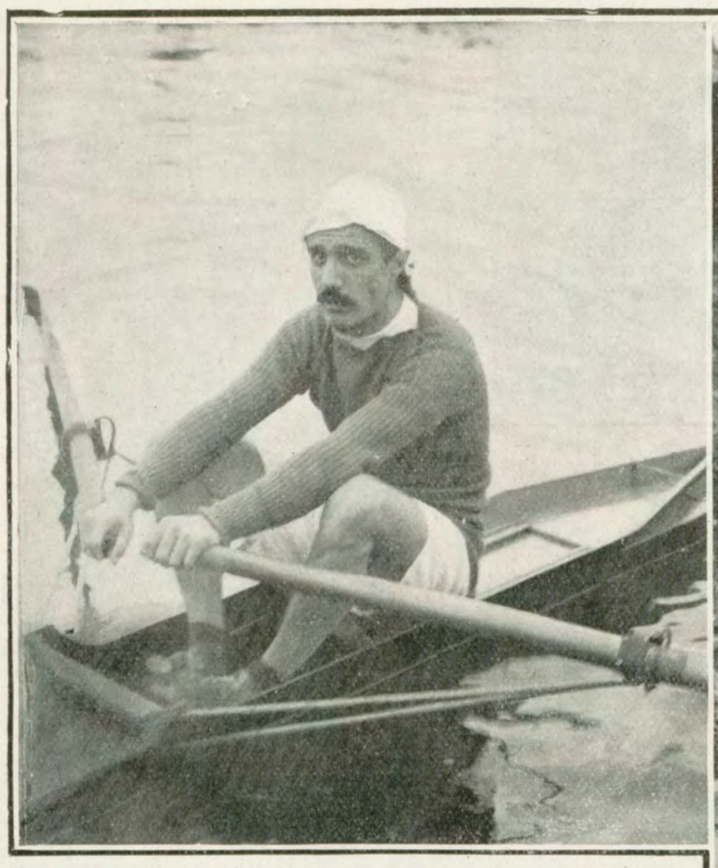
L'équipe. L'équipe dôloise est assez lourde. Les avants ne manquent pas de qualités et suivent consciencieusement la balle, leurs dribblings mieux dirigés pourraient être très effectifs; malheureusement, la tête manque parfois et les plus grands efforts deviennent très souvent inutiles. Les trois quarts sont courageux et adroits, mais un peu lents à se déplacer. Des demis et de l'arrière il n'y a rien à dire, ce sont des jeunes qui tiennent leur place.

En résumé l'équipe a beaucoup de qualités, mais que les joueurs se souviennent que l'on ne gagne pas seulement les batailles par le courage, et que la tête y est pour beaucoup.

Jean Auger.

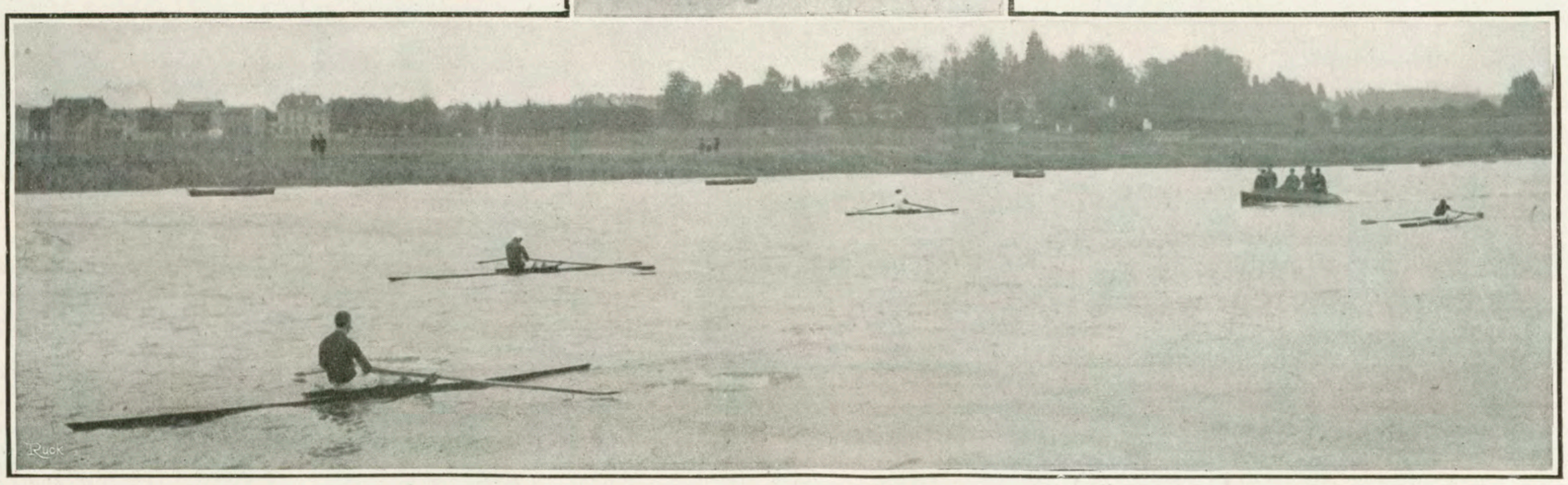
(1) Voir le nº 680.

UNE GRANDE JOURNÉE D'AVIRON



L'Italien Mariani.
Le champion italien qui prenait part à la Coupe des Nations, s'est fait battre par Delaplane.

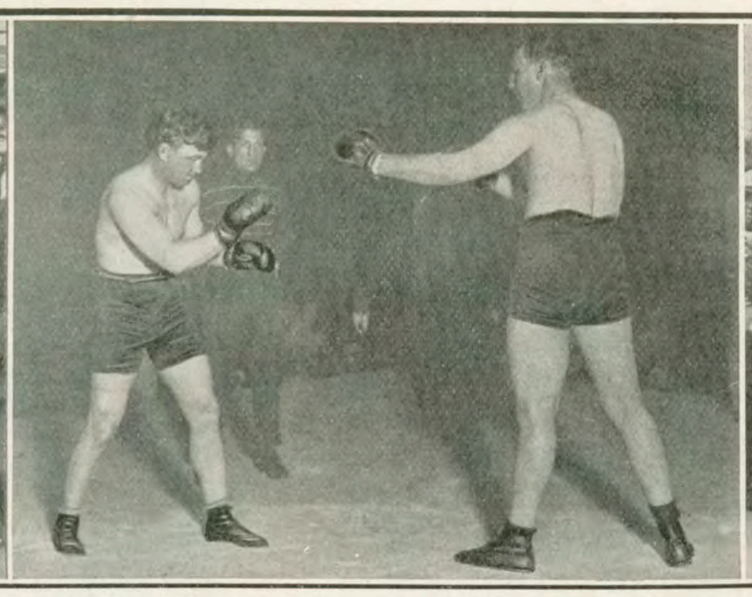
Le champion alsacien.
Hahn ne put finir que quatrième. Au centre, Giran gagnant du Prix Deperdussin



L'arrivée de la Coupe des Nations.
La Coupe des Nations fut pour Delaplane l'occasion d'une victoire relativement facile. Le départ défectueux permettait à l'Italien Mariani de prendre momentanément la tête. Néanmoins, le champion français avait au pont de Juvisy une longueur d'avance. Malgré un retour offensif de son adversaire, il terminait avec 4 longueurs en 17 m. 38 s., le Belge Hermans et l'Alsacien Hahn étaient respectivement troisième et quatrième.

Le Prix Deperdussin. (Plaques Jougla.)
Dès le départ, Rocchesani prend la tête suivi de Giran et Horodynski. Saillet et Schmitt ont un mauvais départ. Au pont de Juvisy, Rocchesani mène toujours. Bientôt, Giran se rapproche et parvient à s'assurer le commandement, laissant les deux autres se disputer la seconde place. Le classement s'établit ainsi : 1. Giran en 18 m. 49 s. 1/5 ; 2. Horodynski; 3. Rocchesani.

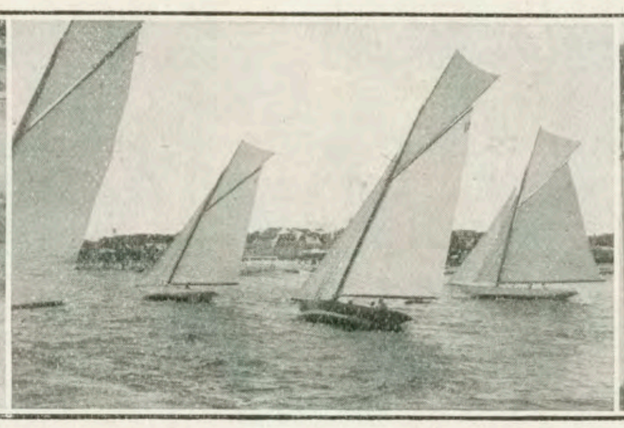
Johnson sort du tribunal de Bow Street où il fut traduit à la suite de la campagne menée contre son match.



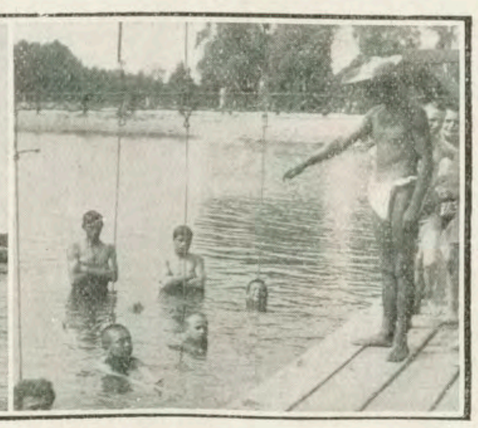
L'espoir blanc Carl Morris en qui les Américains voyaient déjà un futur vainqueur de Johnson vient de se faire battre par le comingman Jim Flynn; sur la photographie, Carl Morris est à droite.

Wells qui vient d'être appelé devant les tribunaux à la suite de la campagne du révérend Meyer est acclamé à sa sortie.

Le Challenge de la "Vie au Grand Air" disputé à Buffalo est revenu au Club Athlétique de la Société Générale.



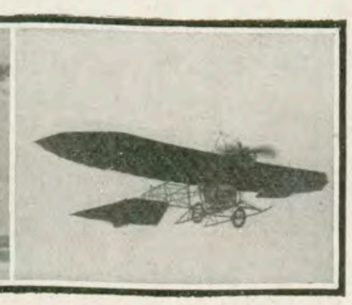
Les régates d'Arcachon avaient attiré de nombreux compétiteurs, la série des 8 mètres fut particulièrement disputée.



En Allemagne, chaque jour apporte une nouvelle idée d'appareils à nager. Celui-ci est expérimenté sur le Mein.

A Montreux, Max Decugis s'est fait battre par le comte Autrichien Salm.

Carte postale signée et remise par Burgess à M. Ingelrans, le premier Français à qui il ait serré la main sur la plage du Châtelet après avoir traversé la Manche.



L'appareil Moreau muni d'un nouveau stabilisateur donne de bons résultats.

En Angleterre à « Bristol School » les jeunes Chinois sont initiés à l'aviation.

A Charentonneau devant un millier de spectateurs l'équipe de la Ligue prend sa revanche sur l'équipe de Cologne, et triomphe des Allemands fatigués par 5 buts à 1.

Wolgast le champion du monde poids léger, a battu dernièrement Owen Moran.

Principaux Résultats techniques du 25 Septembre au 1er Octobre

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 29 SEPTEMBRE. — Le capitaine allemand Engelhard, fait une chute mortelle.

SAMEDI 30 SEPTEMBRE. — Renaux s'attribue le Prix Quentin-Bauchart avec 6.600 kilomètres, devant Helen avec 5 300.

ATHLÉTISME

SAMEDI 30 SEPTEMBRE. — Boxe. — Sydney. — Sam Mac Vea ba Jack Lester, aux points en 20 rounds.

DIMANCHE 1er OCTOBRE. — Natation. — Piscine de la Gare — Bonnet bat le record français des 500 mètres en 8 m. 16 s. (ancien record 8 m. 26 s.).

CYCLISME

DIMANCHE 1er OCTOBRE. — Vélodrome Buffalo. — Challenge de la *Vie au Grand Air*. — 1. Club Athlétique de la Société Générale; 2. Union des Cyclistes de Paris.

Course de 20 kilomètres derrière motocyclettes. — 1. Rudolph, en 16 m. 48 s. — 2. Bouhours, à 100 mètres.

HIPPISME

LUNDI 25 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix de la Manche* (10.000 francs, 1.000 mètres). — 1. Jarretière (G. Stern), à M. Franck Jay-Gould; 2. Granite; 3. Donaldina. — P. M. : gag., 19 fr. 50; pl., 13 fr. 50, 15 fr. 50, 21 francs.

Handicap de la Tamise (25.000 francs, 1.800 mètres) — 1. La Montagnola (Roupnel), à M. G. Lapeze; 2. Pervenche III; 3. Foliosa. — P. M. : gag., 617 francs; pl., 159 francs; 35 francs; 86 francs.

MERCREDI 27 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *La Coupe d'Or* (30.000 francs, 2 000 mètres). — 1. Cadet Roussel III (G. Stern), à M. J. Prat; 2. Rire aux Larmes; 3. Ramesseum. — P. M. : gag, 37 fr. 50; pl, 16 francs, 18 francs, 23 fr. 50.

VENDREDI 28 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Criterium de Maisons-Laffitte* (20.000 francs, 1.200 mètres). — 1. Montrose II (O'Neill) à M. W.-K. Vanderbilt; 2. Bugler; 3. Radral. — P. M. : gag., 17 francs; pl., 15 francs et 32 francs.

DIMANCHE 1er OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix Vermeille* (40.000 francs, 2.400 mètres). — 1° Tripolette (J. Reiff), à M. de Boisgelin; 2. La Grave; 3. La Bohême. — P. M. : gag., 16 francs; pl., 13 fr. 50 et 22 francs.

Prix de Villebon (20.000 francs, 2.400 mètres). — 1. Consols (J. Reiff), à M. le baron Gourgaud; 2. Matchless. — P. M. : gag., 88 fr. 50; pl; 37 fr. et 15 fr. 50.

LE MONDE ET LES SPORTS

DE nombreux aviateurs ont été décorés au cours des dernières manœuvres; c'est justice, et nul ne pensera à protester; mais il est actuellement un pilote militaire, qui, quoique simple soldat, mérite lui aussi l'insigne des braves, j'ai nommé Brégi.

Ses dernières randonnées au Maroc sont simplement admirables, et croyez bien qu'elles ont influé sur le moral des indigènes d'excellente façon.

Le ministre de la guerre s'honorerait en ornant d'un petit ruban rouge, la tunique bleue du jeune sapeur.

UN de nos aviateurs, l'un des pilotes de la première heure, fut décoré aux cours des manœuvres dernières; c'est justice! Très fier à juste titre, il va, depuis lors, faire part de sa joie à tous les amis et n'a de bonheur que lorsque ceux-ci l'ont félicité.

Rencontrant par hasard un de nos premiers pilotes, qui contribua à lancer l'aviation et qui seconde depuis un de nos grands constructeurs, notre nouveau promu eut un geste charmant.

Tirant de sa poche, au cours de la conversation, un ruban rouge large comme une écharpe, il le montra à son interlocuteur ébahi en lui disant d'un ton fier : « Et moi aussi je l'ai, la Légion d'honneur » ! Puis, rompant le silence qui suivit : « Dites donc ajouta-t-il, est-ce qu'on en parle dans les journaux ? — Farceur, lui répondit l'autre avec un sourire, il est deux heures de l'après-midi, et vous voudriez me faire croire que vous ne les avez pas tous achetés ce matin? — Je vous jure que vous vous trompez, répondit notre héros, je n'ai encore lu que le *Journal Officiel* auquel je suis abonné depuis huit jours ».

UN de nos confrères vient de poser une question qu'il serait très intéressant de voir résolue.

L'aviateur Jacques Labouchère est-il Français ou Hollandais ? Il prend part aux manœuvres françaises comme fantassin, et voilà que l'on nous annonce qu'il est officier de réserve de l'armée hollandaise! Voyons, il faudrait être fixé.

NOTRE confrère l'*Aéro*, qui était bi-hebdomadaire, est devenu quotidien depuis le 1er octobre et traite de tous les sports depuis l'aviation, l'automobile, jusqu'aux sports athlétiques.

Tous nos meilleurs vœux de réussite.

IL faut croire que Tommy Burns n'était pas si mal inspiré lorsqu'il prit Jack Lester comme poulain. Après avoir triomphé de Bill Lang, celui-ci vient de se faire battre très honorablement aux points, par Sam Mac Vea en 20 rounds.

Pour un homme qui était il y a un an, quasi novice, ce n'est pas si mal que cela! Le voilà bien notre espoir blanc!

ALLONS-NOUS avoir cette année un tournoi de lutte? Il en est question, et déjà toute la cité des athlètes adipeux et bedonnants est sens dessus dessous! Les combinaisons commencent à s'échafauder, les vieilles gloires du tapis veulent conserver intacte leur renommée d'invincibles, les jeunes à leur tour voudraient se mettre en vedette.

Le bon sens du public pourrait fort bien mettre tout le monde d'accord en les envoyant lutter ailleurs.

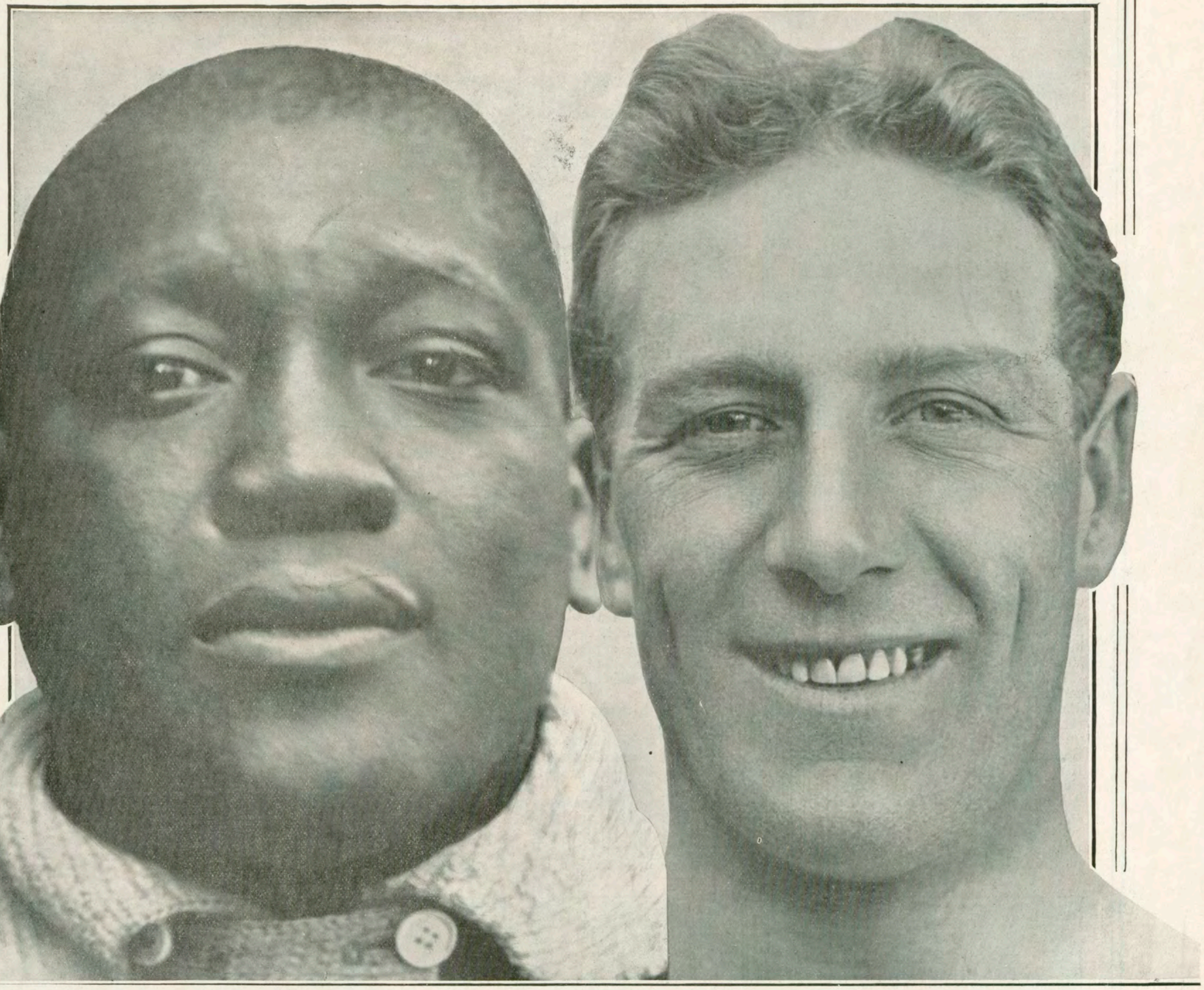
CE QU'IL FAUT LIRE

L'Aile, de Jean Richepin, le volume 3 fr. 50, libr. Pierre Lafitte et Cie.

Popote, de Henri Duvernois, le volume 0.95, libr. Pierre Lafitte et Cie.

SE RENCONTRERONT-ILS?

Jack Johnson et Bombardier Wells auxquels il a été interdit de matcher en Angleterre, se rencontreront-ils en France, pour leur combat dénué du plus léger intérêt?



Jack Johnson.

Le champion du monde Jack Johnson devait rencontrer Bombardier Wells pour le titre. Sa garantie était de 75.000 francs.

Bombardier Wells.

Wells recevait 25.000 francs pour rencontrer Jack Johnson, même s'il le battait, hypothèse d'ailleurs qui n'était entrée dans l'idée de personne.

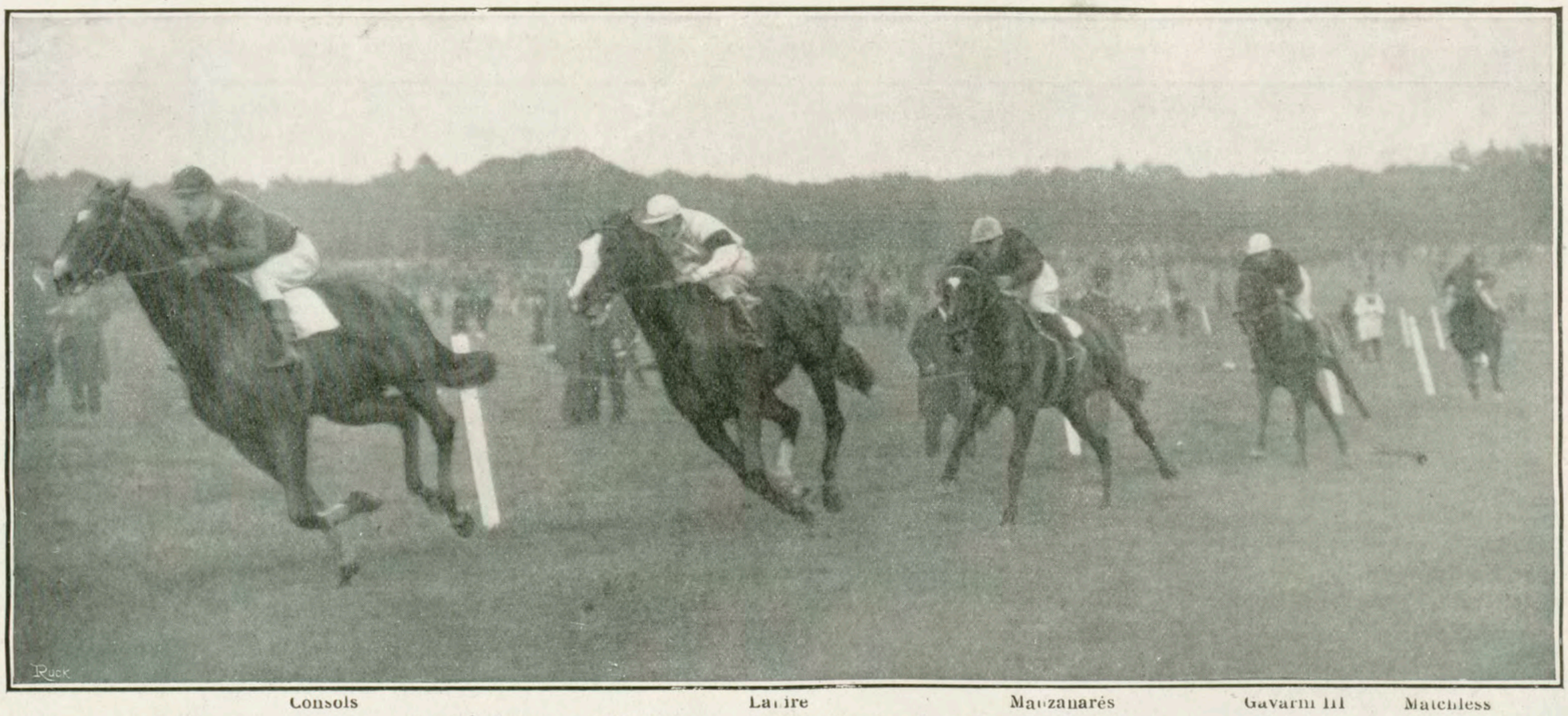
Les Anglais l'ont échappé belle, mais ce sont les Français qui sont maintenant à plaindre. Le fameux combat qui devait se disputer lundi dernier à Londres entre le champion du monde Jack Johnson et Bombardier Wells, champion d'Angleterre, a été interdit. Et, fait curieux, ce sont les pasteurs qui prirent l'initiative de cette campagne. Il faut avouer qu'ils s'y connaissent en boxe. Ils n'adressent pas le moindre reproche au noble art, mais à l'inégalité de classe qui sépare les deux hommes et à l'injustice flagrante consistant à garantir une somme très importante à l'un des combattants, alors que l'autre, même s'il triomphe, sera payé bien moins cher. Jack Johnson qui exige ce procédé maintenant en fut lui-même victime lorsqu'il rencontra Tommy Burns et s'adjugea le titre de champion. Le blanc reçut 150.000 francs contre 50.000 au nègre. Il est certain que cette répartition de la bourse est absolument antisportive et qu'elle devrait même être interdite par les organisations sérieuses.

Nous ne dirons jamais autant que nous le pensons le mal que peut faire à la boxe pareil contest. Déjà, il y a quelques années nous, eûmes le regret d'abriter dans la ville lumière la comédie Tommy Burns-Jewey Smith. Cela devrait suffire. A cette époque, le Français n'était pas encore initié à la boxe, les impresarii pouvaient faire valoir une excuse. Maintenant, les temps sont changés. Tous les vrais sportsmen ne voudront pas se déranger pour cet intermède qui n'offrira même pas l'avantage d'être comique. Ils refuseront leur confiance aux évolutions burlesques des deux compétiteurs et ils auront raison.

Jack Johnson assurait, il y a quelques mois, à son arrivée en Angleterre, qu'il allait se faire naturaliser Anglais. La réception qui lui a été réservée l'a engagé sans doute à ne pas insister. S'il parvient à disputer son match avec Wells à Paris, peut-être nous fera-t-il l'honneur de devenir Français. En ce qui nous concerne nous n'y voyons pas d'inconvénient. De plus, Johnson a affirmé — car il parle beaucoup plus qu'il ne boxe — qu'il allait se retirer du ring avec le titre de champion. Il oublie qu'il a signé avec Mac Intosh un contrat de 500.000 fr. pour disputer trois matches en Australie. Il est vrai que Johnson passe sa vie à signer des traités qu'il ne respecte jamais. Est-ce parce qu'il est champion du monde ou bien parce qu'il est nègre? Il serait préférable que ce fût parce qu'il est champion, cela durerait moins longtemps!

JACQUES MORTANE.

LA RÉUNION D'AUTOMNE DE LONGCHAMP



Consols Lahire Manzanarès Gavarni III Matchless

Le Prix Villebon (20.000 francs, 2.400 mètres). — Longchamp, 1er octobre.

Dès le départ, Consols prend le commandement et résiste courageusement à toutes les attaques. Lahire, qui s'était attaché à lui, l'a obligé à employer toutes ses ressources et n'a succombé que d'une courte tête. La troisième place est revenue à Matchless, en très mauvaise forme, qui ainsi que Gavarni, rendait dix livres à Consols.

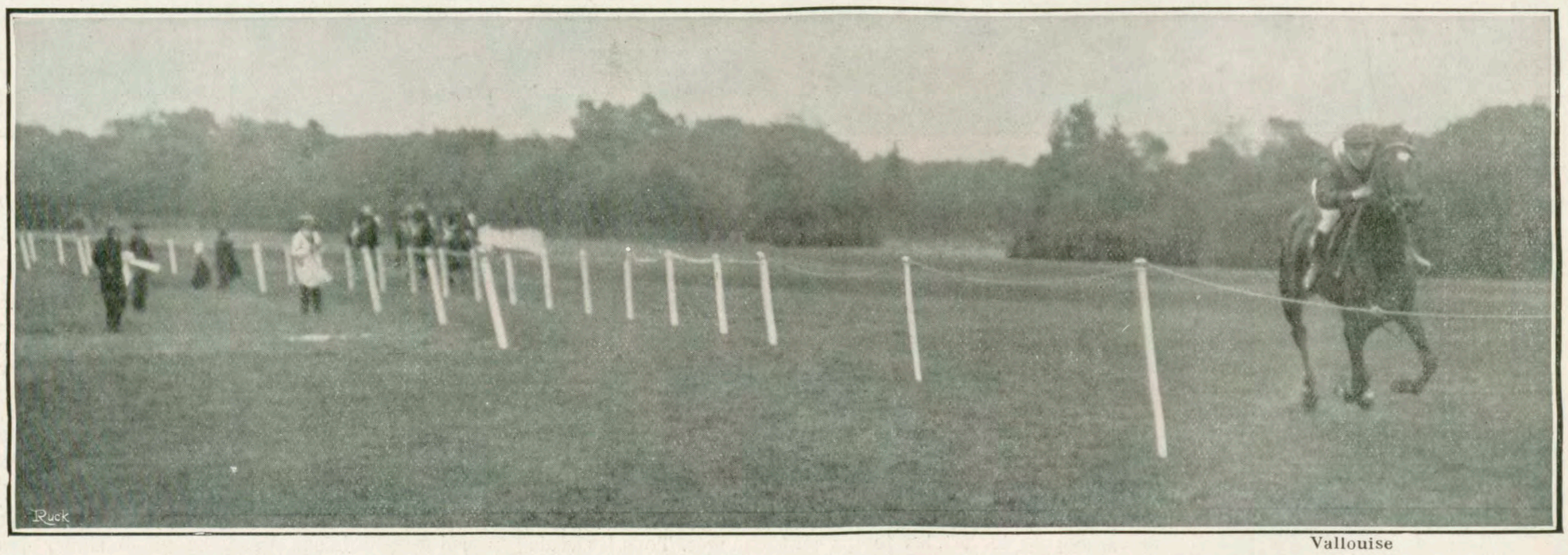
La période qui vient de s'écouler a été une des mieux remplies de l'année : après le Prix du Prince d'Orange où deux candidats en vue du Prix du Conseil Municipal, Alcantara II et Ossian, ont pris leur dernier galop, nous avons eu les trois grands handicaps de Maisons : Tamise, Seine, Escaut; la Coupe d'Or, le Critérium de Maisons, le Prix Vermeille. C'est là un admirable ensemble.

La Coupe d'Or a mis en présence deux des caudidats un peu sérieux à notre Grand Prix d'automne, et c'est par là qu'elle a offert un intérêt tout spécial. Cadet Roussel, qui était dans un état magnifique et à l'apogée de sa condition, a battu d'une simple encolure, après lutte, Rire aux Larmes. L'an dernier, à l'automne, c'était Rire aux Larmes qui avait battu d'une demi-longueur Cadet Roussel. Les deux adversaires vont jouer la belle dimanche. A qui conclure ? J'opterais assez volontiers pour le poulain de M. Balli, dont la défaite ne m'a pas paru absolument décisive. Si l'un des deux a quelques livres à gagner et peut espérer une course plus favorable, c'est lui. Sa chance dans la grande épreuve prochaine est indéniable. Cependant, à prendre la ligne de La Bohême, qui finit dans la Coupe d'Or à deux longueurs environ derrière lui, il faudrait lui préférer Tripolette qui, dans le Prix Vermeille, s'est montrée très supérieure à la pouliche de M. San Miguel. On peut admettre que Tripolette a battu La Bohême d'une dizaine de livres pour le moins.

Entre Rire aux Larmes et La Bohême, l'écart, d'après le résultat de la Coupe d'Or, serait de vingt livres environ, ce qui mettrait Tripolette à dix livres seulement du fils de Rabelais. Or, l'écart est de treize seulement dans le Prix du Conseil Municipal.

La ligne de La Bohême qui finissait troisième, à trois longueurs seulement de Combourg et d'Alcantara II, donnerait encore le pas à Tripolette sur les deux poulains, qui auront dimanche quelques livres à lui rendre. Mais il ne faut pas juger Alcantara II sur sa performance du Royal Oak. Il ne faut pas oublier que sur les 2.400 mètres du Derby, Alcantara II a battu Combourg de dix ou douze livres, et qu'il l'aurait d'ailleurs assez vraisemblablement battu dans le Prix Royal Oak, s'il avait employé la tactique qui lui a réussi depuis, contre Italus et Ossian. Quinze livres c'est, je crois, l'écart qu'un handicapeur mettrait actuellement entre Alcantara II et Tripolette; mais l'excellente pouliche n'aura pas cette fois la monte de J. Reiff, et ce sera là pour elle un bien sérieux désavantage. Je n'ai pas parlé d'Ossian qui se défendra certainement d'une façon tout autre que la fois dernière, du concurrent anglais Sledfast auquel on ne peut refuser une chance de tout premier ordre, après sa victoire récente sur Lemberg. En vérité, le Prix du Conseil Municipal, s'il tient ses promesses, n'aura jamais été plus intéressant que cette année et ce sera pour les vrais sportsmen un véritable régal que d'y assister.

STUART.



Vallouise

L'arrivée du Prix Vermeille (40.000 francs, 2.400 mètres). — Longchamp, 1er octobre.

Comme il était aisé de le prévoir, la victoire est revenue à Tripolette. Elle a triomphé avec la même facilité que dans le Prix d'Amphitrite et dans l'Omnium. Vallouise, qui avait pris vingt longueurs d'avance fut rejointe par le peloton dans la ligne droite. La Bohême II et la Grave se trouvèrent alors devant Tripolette, mais à hauteur du pavillon, celle-ci se dégageait et gagnait facilement d'une longueur et demie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CHARLES GUYOT.